



# Danskernes Historie Online

Danske Slægtsforskeres Bibliotek

## Dette værk er downloadet fra Danskernes Historie Online

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

### Støt vores arbejde – Bliv sponsor

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

### Ophavsret

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

### Links

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

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

64307  
DANSK

# SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER FREDAG.

Nr. 1.

Kjøbenhavn, Fredag den 22. September 1893.

1. Aarg.

INDHOLD: Dansk Søfartstidende. — Nogle Bemærkninger om Skibsdagbogen og Maskindagbogen, af Navigationsdir. J. A. D. Jensen. — Skibenes Rigninger. — Maskineriet i Paketdamperen «Paris», af Underdir. v. Orlogsv. A. H. M. Rasmussen. — Søfart og Fiskeri, af Premierløjtnant i Flaaden C. Trolle. — Fragtberetning fra Holm & Wonsild. — Fra Sø og Land. — Efterretninger for Søfarende.

**AXEL E. AAMODT,**

18, Kongens Nytorv 18.

Grundlagt 1857. Telefon 106.

Generalagentur

for »Autocopisten«. Det bedste  
Apparat til Mangfoldiggjørelse  
af Skrift og Tegninger.

**Ankere & Kjæder,  
Jern- & Staalrosser,  
Sejldug & Tougværk**

samt alle Skibs Inventarier anbefales fra Lager

**John Forbæch,**

St. Annæplads 19 & 21.

**J. Chr. Petersens  
Papirhandel,**

Store Kirkestræde 1.

Grundet 1845

Telefon 243.

Fabrik og Lager af

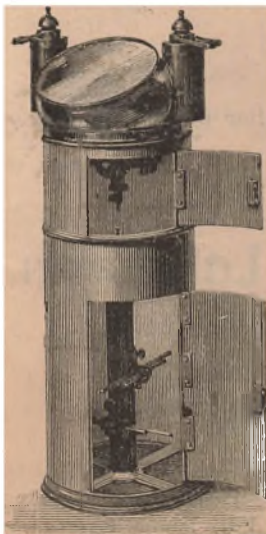
Handelsbøger og Tryksager.

## „Dansk Søfartstidende“

udgaar fra Oktober Kvartals Begyndelse hver Fredag med et 8-sidigt Numer. Bladet bringer Artikler om alle i Forbindelse med Skibsfarten staaende Forhold og følger alle Bevægelser paa Søfartens Omraade her hjemme og i Udlandet; det bringer hver Uge en Beretning om Fragtforholdene i Nord- og Østersøen og om de transatlantiske Fragter; det bringer Uddrag af Søkortarkivets »Efterretninger for Søfarende.«

»Dansk Søfartstidende« koster 1 Kr. 50 Øre Kvartalet foruden Postpenge. Det bestilles i denne Maanedes Slutning, efter nærmere Bekendtgjørelse, paa alle kongelige Postkontorer og Brevsamlingssteder, og straks i alm. dansk Skibsførerforenings Kontor, St. Anna Plads 13, fra 11—3, og i Redaktionen, Holsteinsgade 9, Ø. Sidstnævnte to Steder samt i Triers Bogtrykkeri, Bredgade 32, modtages Annoncer til Indrykning i Bladet.

### Cornelius Knudsens Etabl.,



37. Kjøbmagergade Kjøbenhavn.

Patent Multiplicator, Kompasser,

Sprit- og Baadskompasser,

Patent Tidsglas. Saltmaalere,

Sextanter og Oktanter.

Kaptein Rungs

Universal-Bathometer.

Logge og Loddemaskiner.

Dybhavsthermometre

med Vendeapparat.

Barometre, Thermometre, Manometre.

Indicatorer. Tegnebestikker.

Parallelinealer.

Marinekikkertær.

Complete Dykkerdragter.

Reparationer udføres med Omhu.

### Westfalske knuste og harpede Cinders

anbefales som de fortrinligste til

Fabriksbrug og til Centralvarmeapparater.

Ved Bestilling nu til Sommerlevering noteres billigst.

Forhandlere bedes henvende sig til

**Carl Norstrand Kjøbenhavn, K.**

Verkaufsstelle für Skandinavien der Act. Ges. Westfälisches  
Cokksyndicat.

### Westfalske Anthracite og Smedekul

anbefales som de bedste Kul henholdsvis til

Maskiner og Smedebrug.

**CARL NORSTRAND,**

Kjøbenhavn K.

Rheinisch Westfälisches Kohlen Syndicat  
Vertretning für Skandinavien.

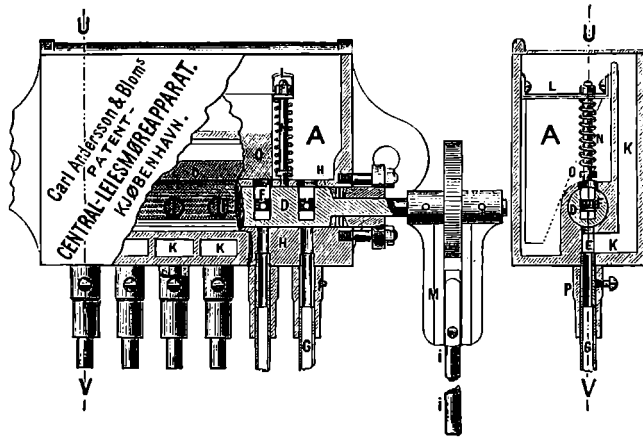
D'Hrr. Maskinmestres Opmærksomhed henledes herved paa Firmaet

# Carl Andersen & Blom's

anerkjendte automatiske

## „Central-Lejesmøreapparat“

Apparaterne tilstilles frit til  
Prøve i 3 Maaneder.



For Apparaterne garanteres  
i 10 Aar.

I Løbet af 4 Aar er afsat over **3000** Apparater og mange Hundrede Anbefalinger viser noksom med hvilken Anerkjendelse de ere blevne modtagne.

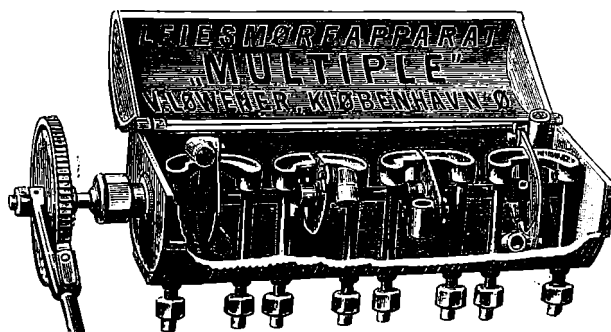
# Otto & Raben Silkevarelager,

største og billigste

5, Kjøbmagergade 5.

## Lejesmøreapparat „Multiple“.

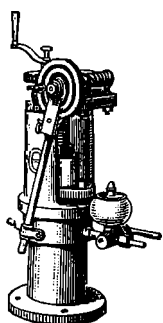
Sparer 50 % i Olie-  
forbruget!  
Smører jævnt under  
Maskinens Gang!  
Slid paa Apparatet er  
uden Betydning!



Kan reguleres under  
Maskinens Gang!  
Billig mineralsk Olie  
kan med Fordel  
anvendes!

Antal Rør . . . . .	4	6	8	10
Pris pr. Stk. Kr. . . . .	52	64	76	88

**V. Løwener,** Eneforhandler for Norden,  
Villemoesgade 58.  
KJØBENHAVN Ø.



**Mollerups**  
**Originale Smøreapparater**  
med det nyt opfundne og i alle Industri-Lande  
patenterede  
**Wernerske Differential-Palhjul,**  
hvormed en **minst 7 Gange** saa fin Regulering  
af Olie-Tilførslen som med et almindeligt Palhjul  
opnaas, faas udelukkende hos  
**M. Clausen.**  
Telefon 1269. Kjøbenhavn K.  
Prospekter sendes gratis og franko.

## Dahlstrøm & Lohmann.

Maskinbyggeri og Kjeldsmedie.

Grundlagt 1866.

Kjøbenhavn C. Christianshavns Kanal 6.

Transportable 0 Hkr. Damp-Spil til ca. 2000  $\text{R}$  Løft, anvendelige Hejsepil, samt **Dobbeltvirkende Pumper** med 4" Stempel, indrettede til Haand- eller Maskinkraft, kunne leveres med kort Frist.

## „Dansk Søfartstidende“,

der i Dag udkommer for første Gang, har stillet sig som Opgave at blive et Organ for den danske Skibsfart og de Interesser, der ere knyttede til den. Blandt Rhederne, de Søfarende og alle, der gennem deres Virksomhed ere knyttede til Søfarten, vil der utvivlsomt være en stærk Erkendelse af, at dennes Interesser her hjemme i høj Grad savne et Sammenknytningspunkt, et fælles Organ, der til enhver Tid kan repræsentere dem. Det uheldige i dette Forhold fremtræder med saa megen større Styrke i Tider, hvor Skibsfarten maa kæmpe med overordentlige Vanskeligheder; det gælder da at finde de Veje, ad hvilke bedre Tilstande kunne opnaas, og med Vægt at fremføre de Krav, der fra Skibsfartens Side maa stilles, for at dens Kaar kunne ophjælpes. Og under det økonomiske Tryk, der i de sidste Aar har hvilet paa de fleste af vore Næringsveje, er det ofte nok fremhævet, at man bør søge at udvikle vor Handel og vor Skibsfart, skabe nye Omraader for den første og finde nye Veje for den sidste. Lovgivningsmagten har erkendt Nødvendigheden heraf og har handlet ud fra denne Erkendelse; den har tilvejebragt en Række Love, hvis Betydning for vor Søfart almindeligt anerkendes, og den har gjort det muligt at paabegynde Anlægget af en Frihavn ved Kjøbenhavn. Men for at Skibsfarten skal kunne gaa en bedre Fremtid imøde under disse nye Love, er det nødvendigt, at den udadtil optræder som en Enhed, at Forbindelsen mellem alle de Institutioner og Personer, der ere knyttede til den, bliver saa nøje som mulig. Vi tro, at Oprettelsen af et Fagblad for Skibsfarten vil være det virksomt Midel til at skabe en saadan Sammenslutning og til i vort Samfund at vække forøget Interesse for Sønæringen.

Vor Opgave bliver altsaa at danne et saadant Sammenknytningspunkt for Søfarts-Interesserne i vort Land. Vi ville i den Hensigt her i Bladet behandle alle Forhold, der, direkte eller indirekte, angaa Skibsfarten. Vi fremhæve de Spørgsmaal, som vi særlig have til Hensigt at behandle i »Dansk Søfartstidende«: Sønæringsforhold, derunder Fiskeri, Navigation, Soret, Konsulatforhold, de Handelsforhold, der staa i Forbindelse med Søfarten, Skibbygning og Maskinvæsen, Havnevæsen, Fyr-, Lods- og Vagervæsen, Redningsvæsen, Skibsmaaling og -registrering, Søassuranceforhold m. m. Vi finde det unyttigt at opstille et formeligt Program, der let kommer til at pege hen mod Opgaver, hvis Gennemførelse altid tilhører en uvis Fremtid; vi ville indskrænke os til at nævne, at vi paa ovennævnte Omraader ville arbejde for en Udvikling, der kan blive til Gavn for Søfarten og alle, der arbejde i dens Tjeneste, og at vi ville søge at bringe gode Bidrag til Belysning af de Spørgsmaal af Interesse for Skibsfarten, der fremkomme. Vi ville dernæst ugentlig bringe en Oversigt over de Begivenheder af Interesse, der ere fremkomne i de forskellige Landes Handelsmariner, endvidere en Beretning om Fragtforholdene og endelig et Uddrag af de af det kongelige Søkortavkiv udgivne »Efterretninger for Søfarende«.

Det er lykkedes os om »Dansk Søfartstidende« at samle en Række dygtige Medarbejdere, blandt hvilke vi nævne Kaptejn *Jakob Holm* (Formand for »almindelig dansk Skibsførerforening af 1874«), der vil indtræde som Medlem af Redaktionen, Skibsmægler *Holm* (Firma Holm & Wonsild), Underdirektør ved Orlogsværftet *Rasmussen*, Premierløjtnant af Flaaden *Trolle*, cand. jur., Assistent i Justitsministeriet *Tybjerg* og som eventuel Bidragyder Grosserer, Folkethingsmand *Hage*. Vi have endvidere sikkert os faste Korrespondenter i større uden- og indenlandske Havnestæder, og vi haabe derfor at kunne sikre vore Læsere en fyldestgørende Behandling af de mange forskellige Spørgsmaal, med hvilke vi ville komme til at beskæftige os.

Men for at vi skulle naa vort Maal er det nødvendigt, at vi i en saa vid Udstrækning som muligt finde Støtte i de Kredse, vi henvende os til. Vi rette derfor en indtrængende Opfordring til Rhederne, Skibsførerne, de Handlende, Konsulerne, Søassurandører og Skibsmæglere, til alle, der ere knyttede til vore Fiskerier, til Navigations-, Havne-, Fyr- og Lods-væsenet og i det hele til alle, hvis Virksomhed bringer dem i Berøring med Skibsfarten, om at samle sig om »Dansk Søfartstidende«. Vi ville forhaabentlig da kunne løse vor Opgave: at blive et Organ for den danske Skibsfart.

## Nogle Bemærkninger om Skibsdagbogen og Maskindagbogen.

Af Navigationsdirektør J. A. D. Jensen.

Ifølge de i Sølovens §§ 35—39 givne Bestemmelser har Indenrigsministeriet ved Bekjendtgørelse af 2den August d. A. fastsat de nærmere Regler og Skema, efter hvilke Føringer af Skibsdagbogen (Journalen) og af Maskindagbogen skulle foregaa. Vel havdes der med Hensyn til Skibsdagbogen allerede tidligere lignende Bestemmelser i Forordningen af 10de Januar 1840 angaaende Journalføringen i danske Skibe (for Færøernes Vedkommende i Lov af 22de November 1858), men det er indlysende, at disse paa mange Punkter ikke længere kunne være tidsvarende eller fyldestgørende efter den Udvikling, Skibsfarten i den mellemliggende Tid er undergaaet. Da den nye Dagbog saaledes er søgt bragt op til at være i Højde med Tidens Krav, har det selvfølgelig medført ikke saa faa Afvigelser fra den hidtil benyttede Logbog, og det maa derfor anses for meget heldigt, at de nye Dagbøger ikke ere indførte samtidig med Sølovens Ikrafttræden, men at der ved kgl. Resolution af 20de December 1892 blev givet Indenrigsministeriet Bemyndigelse til at fastsætte en Tidsfrist for Bøgenes Indførelse. Derved er opnaaet, at Principerne for de da paatænkte Bøger kunde blive bekjendte i videre Kredse, Skemaerne indøves paa Navigations-skolerne o. s. v., saa at den endelige Indførelse af dem er kommen mindre uforberedt, end det ellers vilde have været Tilfældet. Thi selv om Benyttelsen af de nye Dagbøger ikke frembyder nogen Vanskelighed, falder det dog ofte for mange, navnlig ældre Folk, noget ubekvemt at fravige de i Ungdommen lærte og i mange Aar anvendte Regler. For muligvis at bidrage til en bedre Forstaaelse og en lettere Benyttelse af Bøgerne, skal der i det følgende fremdrages og nærmere belyses enkelte mere væsentlige af saadanne Punkter, hvor Dagbogen afviger mest fra den tidligere benyttede Logbog.

### Skibsdagbogen.

Titelbladet. Herpaa optegnes Skibets og Skipperens Navne tilligemed andre Oplysninger vedrørende Skibet og de i Dagbogen indførte Optegnelser.

Anvisning til at føre Skibsdagbogen. Herunder er opført en Fortegnelse over de Paragraffer i Søloven, som indeholde Bestemmelser angaaende Dagbogen, og derefter følger selve Anvisningen. I Sølovens § 37 er der, som udtalt i Lovens Motiver, givet »en fyldigere om end derfor ikke just aldeles udtømmende Fremstilling af, hvad der skal indføres i Dagbogen, eller med andre Ord nærmere vejledende Regler til Forstaaelse af den almindelige Sætning, at enhver under Rejsen indtræffende Begivenhed, hvorom Kundskab kan være af Nytte for Redere, Ladningseiere, Forsikringsgivere eller andre, der have Interesse i Rejsen, skal nøjagtig optegnes.« I Anvisningen er derfor saa vidt muligt benyttet Sølovens Udtryk, til hvilke der for nogle Bestemmelers Vedkommende er tilføjet oplysende Bemærkninger i Parantes, hvor dette har været anset for hensigtssvarende. De fleste af de øvrige Bestemmelser i Anvisningen angaa nærmest Udfyldningen af Dagbogens forskellige Skema.

Oplysninger om Kompasserne. Ved Skibs-

farten nutildags, da Jern og Staal anvendes i saa udstrakt Maalestok, kræves en langt større Agtpaagivenhed og Omhu ved Benyttelsen af Skibenes Kompasser end tidligere; dette er en Kjendsgjerning, som man ikke behøver nærmere at paavise og hvorom talrige Søulykker saa at sige daglig bære Vidnesbyrd. I Overensstemmelse med Dagbogens Øjemed maa denne da kunne give nøjagtig Oplysning med Hensyn til denne vigtige Sag, hvilket blandt andet er søgt opnaaet ved Bestemmelsen om, at der i Skemaet for de daglige Optegnelser skal anføres de devierende styrede Kurser, saaledes som de aflæses paa Kompasset, tilligemed den dertil svarende Deviation. Tidligere gjordes ingen Optegnelser herom, og det var derfor som oftest ganske umuligt at konstatere den sande Aarsag til en Stranding, hidrørende fra feil Deviation. Det er da ikke at undres over, at Udtrykket »Taage og uformodet Strømsætning« i saa lang Tid har faaet Lov til uanfægtet at være Undskyldning for saa mangfoldige Strandinger.

I nær Forbindelse med Paabudet om en nøjagtig Optegnelse af de styrede Kurser staar Fordringen om at udfylde det foran i Bogen givne Skema til Oplysninger om Kompasserne, for at det kan bedømmes, om disse, Skibets vigtigste nautiske Instrumenter, ere behandlede med den fornødne Omhu, samt for at afgive Midler til at kontrollere de Deviationer, som ere benyttede under Seiladsen for de styrede Kurser og antegnede ved disse i Dagbogen.

Da en Deviationstabel, hvor samvittighedsfuldt Undersøgelsen end er foretagen, kun bør benyttes med stor Varsomhed og under stadig Kontrol af Observationer, har man anset det for overflødig, ja endog skadeligt, at indføre den nævnte Tabel i Dagbogen, da dens Deviationer ofte ikke bør benyttes ved Navigeringen, naar man ved nyere Observationer har fundet paalideligere Værdier. Derimod skal anføres, hvorvidt en Deviationsjournal er bleven ført i Skibet, idet en saadan velført Bog afgiver det sikreste Middel til Bedømmelse af de ved Navigeringen benyttede Deviationer. Enhver samvittighedsfuld Fører af Jernskib benytter da ogsaa en saadan Bog til Indførelse af de observerede Deviationer, men for yderligere at fremme Anvendelsen deraf og for at Indretningen kan blive ensartet og tjenlig til Øjemedet, agtes der udgivet saadanne Bøger, som indeholde de fornødne Skema med Anvisninger.

Oplysninger om Søuhrene. For at kunne kontrollere Beregningen af de paa Rejsen anstillede og i Dagbogen indførte astronomiske Observationer skal i det dertil indrettede Skema indføres Stand og Gang for Kronometret eller Kronometrene, om flere haves.

De daglige Optegnelser. Disse indføres i et Skema, som optage to modstaaende Sider. Paa venstre Side findes Rubrikker til Kurser, Distancer m. m. samt til Sejlføring og Middagsbestikket, paa højre til Observationer, derunder Lodskud, og til Arbejder og andre Tildragelser, der skulle være Gjenstand for Optegnelse.

Som alt tidligere berørt skal den dev. styr. Kurs indføres og ved Siden deraf Deviation, Misvisning og Afdrift samt endelig den retv. sejlede Kurs, saaledes som den

fremkommer ved at anvende de tre nævnte Rettelser paa den dev. styr. Kurs. Nogen Rubrik til »beholdne Kurs« findes ikke saaledes som tidligere i Logbogen, thi i Reglen haves slet ingen eller mangelfuld Kjendskab til Strømmen, og selv om den haves, kan Strømmen ei som Kursens øvrige Rettelser anvendes ved simpel Addition eller Subtraktion. Kjendes undtagelsesvis Strømmen, f. Ex. naar man befinder sig i de store velkjendte Havstrømme, som Floridastrømmen, Agulhasstrømmen o. a., kan Strømmens Sætning og Fart indføres i Rubrikken til Observationer og ved Bestikregningen tages der da Hensyn til dem paa velbekjendt Maade.

Da hver Kurs nu skal rettes for Misvisningen, bliver Bestikregningen herefter lettest at foretage med retvisende Kurser, saaledes som man alt længe har gjort det andetsteds, bl. a. i England. Dette er da ogsaa det naturligeste og simpleste, da man derved undgaar den mindre bekvemme Søgen i Tabellen efter og Proportionering for generale Kurs og Distance. Det tilsyneladende forøgede Arbejde, som Rettelsen af hver af de styrede Kurser forårsager, svinder i Virkeligheden som oftest ind til intet, da i Reglen dog hver Kurs maa rettes for Deviation eller Afdrift. En betydelig Lettelse for Regningen vil ogsaa opnaas, naar Kurserne og Rettelserne paa dem angives i Grader i Stedet for i Streger; dette forhindrer jo ikke, at Rorgængerer, som almindeligt, faar opgivet Kursen, han skal styre, paa nærmeste Kvart Streg.

Seilføringen kan i Dagbogen angives ved Tegn i et dertil indrettet Skema med tre lodrette Linier, som betegne Skibets tre Master; over og under dette Skema findes et Billede af et til højre sejlene Skib, i hvilket man betegner de Sejl, som Skibet har havt til om Middagen, hvormed Etmaalet henholdsvis begynder og afsluttes. De i Etmaalets Løb foretagne Forandringer i Seilføringen indføres ligeledes med Tegn efter en Tegntabels Udvisende. Denne Maade at føre Bog over Seilføringen paa er meget at anbefale, da den er langt simplere og hurtigere end at nedskrive alt med Ord, og den byder den især for Rederen betydelige Fordel hurtigt at kunne skaffe sig et korrekt Overblik over, hvilke Sejl et Skib har ført til en hvilkensomhelst Tid paa Rejsen. De for Raasejlene benyttede Tegn ere Tal, som tillige anvendes for at betegne

den Kulingsgrad, ved hvilken et Skib under almindelige Omstændigheder ved Bidevind-Sejlad efter et Skjøn kan føre de tilsvarende Sejl. Dette er altsaa i Overensstemmelse med Princippet for den Beaufortske Vindskala, der maa anses for den mest praktiske og derfor til Søs den mest benyttede.

Efter at der saaledes i det foregaaende er dvælet ved nogle af de vigtigste Punkter, hvor Skibsdagbogen afviger mest fra den hidtil benyttede Logbog, skal endnu blot tilføjes, at hver Vagt skal underskrives af den Vagthavende. Forsaavidt Skipperen ikke selv fører Dagbogen, skal han mindst een Gang hver Uge paategne at have eftersat den.

### Maskindagbogen

er et Tillæg til Skibsdagbogen. Den føres af Maskinmesteren, men Skipperen har dog et Medansvar, forsaavidt som han er pligtig at føre Tilsyn med, at Maskinmesteren fører Dagbogen ordentligt, og saavidt muligt forvisse sig om Tilførelsernes Rigtighed, om han end naturligvis ikke personlig kan indestaa for dem. Dette Medansvar er en ligefrem Følge af Skipperens Stilling som den Højstbefalende ombord.

Bogens Indretning er afpasset saaledes, som maa anses for nødvendig for at den kan opfylde sin Bestemmelse, at være et Tillæg til Skibsdagbogen og afgive Oplysninger med Hensyn til Maskinen i et saadant Omfang, som Dagbogens Øjemed og Søloven kræve. Da det imidlertid kan have stor Betydning for Rederierne igjennem en mere detailleret Journalføring at skaffe sig indgaaende Kontrol med Personellet samt Midler til Bedømmelse af Maskinens Økonomi, altsaa noget som ikke vedrører det Offentlige, er der ved § 1 i Indenrigsministeriets Bekjendtgørelse af 2den August givet Rederen Frihed i Indretningen af Maskindagbogen med Forbehold af, at den indeholder de i den anordnede Bog angivne Rubrikker med den givne Anvisning til Bogens Førelse. Herved kan det altsaa undgaas, at Maskinmesteren kommer til at føre flere Journaler, og Indførelsen af Maskindagbogen vil saaledes neppe forårsage noget Tillæg til hans Arbejde. Forøvrigt behøves ikke nogen nærmere Forklaring af Bogen, som vil være let forstaaelig for enhver Maskinkyndig.

### Skibenes Rigninger.

Hvorledes skal man rigge sit Skib? Hvis man for nogle Aar siden havde fremsat dette Spørgsmaal, saa vilde vist Svaret være blevet, at det var ubetimeligt, da der ikke kunde være nogen Tvivl om, at Sejlskibene hurtigt vilde blive afløst af Dampskibe. Imidlertid have Forholdene udviklet sig anderledes end den Gang paaregnet, saaledes at det vist for Øjeblikket maa anses som tvivlsomt, om man med størst Udsigt til Udbytte gør bedst i at anbringe Kapital i Damp- eller Sejlskibe, og da Spørgsmaalet om Skibenes Rigninger ikke saa sjældent bliver drøftet i Pressen, skulle vi søge at bidrage til dets Besvarelse.

For Dampskibenes Vedkommende er Spørgsmaalet snart besvaret, idet der vist næppe er nogen Tvivl om, at

Udviklingen gaar i den Retning, at disse Skibe, hvad enten de ere bestemte for kortere eller længere Rejser, efterhaanden ville stryge alt, hvad der hedder Rejsning, og kun blive forsynede med et Par lave Master med eller uden Gaffelsejl, dels til Anbringelse af Losse- og Lade-Greier, dels til Anbringelse af Toplanternen, samt til at vise Signaler fra. Man er nemlig kommet til det Resultat, at den Fordel, man har af Rigning og Seilføring, ikke staar i noget rimeligt Forhold til de Udgifter, der kræves til dens Anskaffelse og Vedligeholdelse, samt at det, den særlig skulde modvirke, nemlig svære Rulninger, paa en nok saa virksom Maade modvirkes ved Anbringelsen af Slingrekjole.

Anderledes forholder det sig derimod med Sejlskibene.

Man er her ikke saa enig om, hvilken Form af Rigning, der maa anses som den heldigste, og der er da ogsaa i den senere Tid fra forskellig Side fremkommet Udtalelser om, at man — uanset Skibenes Størrelse eller hvilke Rejser, de vare bestemte for — burde gaa bort fra alt, hvad der hedder Raasejlere, og gaa over til For- og Agter-Sejl, idet man derved vilde vinde betydeligt under Krydsning. En saa radikal Forandring tro vi imidlertid næppe nogensinde vil finde Sted. Raasejlerne have nemlig den store Fordel, at Sejlarealet paa hver Mast er delt i flere — paa større Skibe mindst fem — Sejl, som særlig siden de Forbedringer, der i den sidste Tid ere indførte, ere forholdsvis lette at sætte og hjerpe, og det er vist utvivlsomt, at Skibsførerne til enhver Slags Sejlads, undtagen netop til Krydsning, ville foretrække Raasejlene for de svære og uhandlelige Gaffelsejl. Tager man desuden Hensyn til de Fremskridt, som Meteorologien har gjort i den sidste Menneskealder, maa det vist indrømmes, at Ruterne nu ere aflagte saaledes, at der paa de lange Rejser næppe mere er Tale om Krydsning, undtagen over forholdsvis korte Strækninger, og vi tro derfor, at man for den lange Farts Vedkommende, særlig efter at man er begyndt at

bygge de meget store Sejlskibe, vedblivende vil give Raasejlerne Fortrinet.

Hvad derimod den korte Fart angaar — vi tænke her særlig paa vor egen Nord- og Østersøfart — er Forholdet et andet. Vinden i disse Farvande er til alle Tider saa variabel, at det er umuligt at anstille nogen Beregning, og det er utvivlsomt, at et Skib med Gaffelsejl, der kan ligge Vinden et Par Streger nærmere end Raasejlerne, under saadanne Forhold vil gjøre langt hurtigere Rejser end de sidstnævnte. Man maa kun undre sig over, at denne Fart for Sejlskibenes Vedkommende endnu den Dag idag hovedsagelig bliver besørget af Raasejlere, og at man ikke for lang Tid siden, ligesom Amerikanerne, har bygget Skibe med For- og Agtersejl til saadan Fart. De eneste, der synes at have haft et aabent Øje for Fordelen herved, ere imidlertid Russerne, der alt i flere Aar have haft For- og Agter-Skonnerter i denne Fart.

Vi skulle senere komme tilbage til dette Spørgsmaal, foreløbig ville vi kun søge fastslaaet, at til lang Fart ere Raasejlere mest egnede, medens den korte Fart derimod kræver Skibe med For- og Agtersejl.

## Maskineriet i Paketdamperen „Paris“.

Af A. H. M Rasmussen, Underdirektør ved Orlogsværftet.

Blandt Paketdamperne, som fare mellem Europa og Amerika, er »Paris« af »American«-Linien, tidligere »City of Paris« af »Inmann«-Linien, som bekendt, en af de hurtigste. Paa en Rejse, Indsenderen heraf foretog med den i Juni d. A., var Gennemsnitshastigheden henved 20 Knob, uagtet Omstændighederne ikke vare særlig gunstige for en hurtig Overfart. Dette Skibs kraftige Maskineri — Hestekraften er ca. 18,000, og Maskinpersonalet tæller henved 190 Mand — frembyder forskellige interessante Ejendommeligheder. Saaledes arbejde Kedlerne under hele Rejsen med kunstig Træk, hvorved opnaas en paalidelig Lufttilførsel, som er uafhængig af Vindretningen i Forhold til Skibet og af den ydre Lufts Varmegrad; dette er af særlig Betydning for Skibe paa denne Route, idet man i det varme Vejr om Sommeren i Nærheden af Amerikas Kyster har Vanskelighed ved at skaffe den fornødne Træk til Fyrene til Veje ved Luftbrønde eller Lufterør alene. Ved den stærke Forcering af Fyrene opnaas en betydelig Besparelse i Vægt og Plads til Kedlerne, saa at Skibet kan tage flere Passagerer og føre mere Gods med sig, end om Kedlerne skulde være saa store, at de kunde udvikle den samme Dampmængde ved naturlig Træk til Fyrene.

Det er en almindelig Tro, at kunstig Træk ikke lader sig forene med en økonomisk Forbrænding. Dette er ogsaa Tilfældet, naar Fyringen forceres over en vis Grænse, som f. Eks. paa Torpedobaades Fuldkraftsprøver, men saaledes som kunstig Træk er indrettet og drives ombord i »Paris« er Forbrændingen i høj Grad økonomisk. Under Overfarten er Kulforbruget i Etmaalet c. 2000 Tønder eller c. 1½ engelske Pund pr. Hestekraft i Timen; dette maa be-

tragtes som et særdeles tilfredsstillende Resultat, henset til at der i det nævnte Forbrug er indbefattet Forbruget af Kul til Kedlerne, som levere Damp til Skibets overordentlig store Hjælpemaskineri. Der kom saa godt som ingen synlig Røg fra Skibets tre Skorstene, og ved disses Fod var Varmegraden ifølge Maskinmesterens Udsagn kun henved 150° C.; en langt større Procentdel af Forbrændingsproduktens Varme blev altsaa optagen af Kedlernes Hedeflade, end det vilde have været Tilfældet med naturlig Træk, der, som bekendt, er betinget af en betydelig højere Varmegrad i Skorstenen.

Lufttilførslen til Kedlerne i »Paris« var oprindelig indrettet efter Systemet »lukkede Fyrpladser«, altsaa det samme System, som benyttes i de fleste Orlogsskibe, men et Aars Tid efter at Skibet var traadt i Fart, gik man imidlertid over til Howdens System med lukkede Askegrave og Luftforvarmning; dette har man nu benyttet i snart 4 Aar. Fra 12 store Blæsere, hvis Maskiner gøre c. 480 Omdrejninger i Minuttet, ledes Luft gennem Ledninger til Kedlernes Front, hvor en Del af den opvarmes af Forbrændingsproduktens Spildevarme i en Art Overheder; fra denne ledes Luften videre til Askegravene, hvor den har et Tryk, svarende til c. 1“ Vandsøjle. Ved Hjælp af Spjæld kan Lufttilførslen afpasses eller helt standses, naar Fyrdørene skulde aabnes for Indfyring. Der holdes tykke Fyr; paa Forristen naar Kullaget omtrent op til Fyrkanalernes Top og er her c. 18“ tykt. Fyrpladserne ere forholdsvis kølige, idet der tilføres dem Luft fra særskilte Blæsere.

For at fremme Varmeoptagelsen ere Kedelrørene i »Paris« forsynede med Træklemmere (retarders); de bestaa

af snoede Jernbaand, stukne ind i Rørene indtil 15" fra Inderrørpladen. Trækhemmerne slynge Gasarterne ud mod Kedelrørens indre Overflade, hvorved denne bliver en mere effektiv Hedeflade, end naar Gasarterne uhindrede kunne gennemstrømme Kedelrørene. Maskinmesteren erklærede ikke at kunne holde Damp uden Trækhemmere i Rørene.

At de store Kedler, Skibet er forsynet med, maa passes med stor Omhu, for at ikke pludselige Varmegradsforandringer skal fremkalde lække Samlinger, er en Selvfølge. Der bruges i Reglen 16 Timer til Dampopsætning, og i Fodevandsforvarmeren opvarmes Fodevandet til Kogepunktet af Spilledampen fra Blæsernes Dampmaskiner.

Det taler meget til Fordel for den ovenfor beskrevne Lufttilførselsmaade, at »Paris« i flere Aar regelmæssigt

hver 14de Dag kan foretage en c. 3000 Koml. lang Rejse med uafbrudt Dampning i 6 à 7 Dage ved en Forcering af Kedlerne omtrent svarende til den, der finder Sted paa Fuldkraftsprøver ved kunstig Træk med større Orlogsskibe, nemlig 30 til 35 lbs. Kul pr. square foot Rist; der forbrændes altsaa i samme Tid og paa samme Ristareal omtrent dobbelt saa mange Kul som i almindelige Fragtdampere. Kunstig Træk med ringe Lufttryk er jo nu indført i mange Handelsskibe, nærmest for at man derved kan blive i Stand til med Fordel at brænde Smaakul, og der kan vel heller ikke være Tvivl om, at Systemet paa Grund af sine mange andre Fordele vil trænge almindeligt igennem, naar der foreligger længere Tids Erfaring for dets praktiske Anvendelighed.

## Søfart og Fiskeri.

Af Premierløjtnant i Flaaden C. Trolle.

Efterhaanden som Fiskeriet udvikles i mere søgaaende Retning og drives omtrent i alle Farvande, kommer denne Næringsvej i mere direkte Berøring med den store Skibstrafik. Fiskeriklassen er ikke, som forhen, mest Hjemmefiskere, der drive denne Næring som Bierhverv, men der opvokser en ny Slægt, der med Rette kan gøre Fordring paa at kaldes Søfolk, ligesom mange af denne Samfundsklasse paa Grund af de daarlige Chancer for Skibsfarten slaa sig paa Fiskeriet.

Endelig har i de sidste Aar en Del mindre Sejlskibe af Handelsflaaden deltaget i Makrelfiskeriet i Nordsøen i nogle Sommermaaneder, de nye Sølove stille forøgede Krav til Fiskerifartøjsførernes Dygtighed i Navigation, Kjendskab til Assuranceregler m. m., kort sagt, der findes mange Tilknytningspunkter mellem de nævnte to Næringsveje.

Det skulde derfor synes uforment at fremhæve Betydningen af, at der findes et fælles Organ for disse to Interesser, der hver for sig ere lige vigtige for den økonomiske Udvikling, men idet vi anbefale enhver Fisker at støtte dette Blad, der ogsaa vil gøre sig til Talsmand for Fiskeriets berettigede Krav paa Udvikling, skal det anfores, hvad der i Øjeblikket taler stærkt for at faa de Søfarende i Tale og leve paa en venskabelig Fod med disse.

Hvor ofte hænder det ikke, at Fiskeres kostbare Redskaber ødelægges ved Oversejling eller Opankring, oftest uden at de Navigerende kunne bebrejdes noget — fordi de ikke have forstaaet Situationen? — Det er derfor af den største Betydning for vor Fiskerbefolkning, at der bringes de Søfarende en klar Forstaaelse af, hvilke Hensyn der kan og bør tages til de udsatte Fiskeredskaber, og

hvorledes der i hvert Tilfælde skal manøvreres for at undgaa Kollision med disse.

Fiskerne kunne jo med Ret og Billighed fordre, at der ydes deres kostbare Materiel en vis Beskyttelse mod Overlast, men de have paa den anden Side den Pligt at afmærke Redskaberne saa tydeligt og paa en saadan Maade, at enhver Søfarende, gjort bekendt med Mærkernes Betydning, kan undgaa at forulempe nogen. Hertil fordres selvfølgelig et ensartet fælles System for Afmærkning, hvortil Fiskeri-Inspektionen allerede har taget Skridt; naar dette er gennemført, ville de Søfarende lige saa let kunne undgaa at volde Fortræd paa Fiskeredskaber, som det nu er umuligt at forebygge det.

Der kan dog nævnes mange andre vigtige Opgaver, som Søfolk og Fiskere bedst gennemføre ved forenede Kræfter, saasom Havnebygning, Farvandes Belysning og Afmærkning, Telegraf- og Telefonforbindelser, forbedrede Samfærdelsesmidler, kort sagt Alt, der kan tjene til at fremme Fiskeriet som Sønæring, saaledes ogsaa Fiskehandelen.

Og paa den anden Side kan saavel vor Orlogs- som Handelsmarine kun have Gavn af en kraftig Udvikling af det danske Havfiskeri; der uddannes herved en haardfør Race Søfolk, hvis Antal allerede ikke er ringe, idet man kan regne, at ca. 200 søgaaende Fartøjer for Tiden drive Fiskeri fra Danmark (ikke medregnet Bilandene), og hvert Fartøjs Besætning kan anslaaes til 5 à 6 Mand.

Det er jo en bekendt Sag at f. Eks. baade Frankrig og Tyskland direkte opmuntrer Udviklingen af det søgaaende Fiskeri ved Udbetaling af faste aarlige Præmier o. desl., og dette sker netop for at erhverve en dygtig Sømandsstand til Rekrutering af deres Mariner.

### Fragtberetning

fra Skibsmæglerne **Holm & Vonsild.**  
Kjøbenhavn og Lübeck.

Man forment almindelig i Sommer, at den stærke Tørke og de deraf følgende daarlige Høstudsigter i England, Frankrig, Tyskland etc. skulde bevirke en Fragtstigning pr. Efteraar; dette er imidlertid langt fra slaaet til, først og fremmest

har Høsten de forskjellige Steder i Udlandet ikke været saa daarlig, som man frygtede, og tilmed har den tysk-russiske Toldkrig langt fra at forøge Chancerne for de skandinaviske Skibe, idet de tyske Skibe bleve udelukkede fra Farten paa Rusland, — end ydermere trykket Fragterne, idet Toldkrigen kun har bevirket en yderligere Nedgang i Prisen paa Korn og Foderstoffer og en som Følge deraf yderst ringe Kjøbelyst.

Der er i denne Maaned betalt følgende Fragter for Korn og Foderstoffer:



*Danzig*—Danmark 25 à 30 Pf. pr. 50 Ks. Oliekager og 45—50 Pf. pr. 50 Ks. Klid.

Fra *Stettin* til Danmark har Omsætningen været ubetydelig, der er betalt 25 à 27½ Pf. for Oliekager, 40 Pf. for Klid, alt pr. 50 Ks.

Fra *Libau* til Danmark har der kun været ringe Omsætning, flere Skibe, som vare fragtede paa Spekulation, ere blevne annullerede mod Godtgjærelse af halv Fragt. — Enkelte Skibe have erholdt 50—55 Pf. pr. 50 Ks. Klid.

Fra *Riga* og *Reval* saa godt som Intet.

Fra *St. Petersborg* til Danmark. Medens der i August Maaned var mange Afskibninger til forholdsvis gode Fragter, har Afskibningerne i denne Maaned kun været faa ligesom ogsaa Fragtraterne have været jåvere. I August betaltes 17—18 Mk. pr. 2000 Ks. Oliekager, hvorimod der i denne Maaned gennemgaaende er betalt 16—17 Mk. og senest ere flere fragtsøgende, i Petersborg liggende Skibe fragtede til 15 Mk. pr. 2000 Ks.

Fra *Danmark* til *Sydsverrig*. Flere mindre Afskibninger af Hvede, hvorfor er betalt 3½ à 4½ Kr. pr. 1000 Ks.

Fra do. til *Østnorge*. Enkelte smaa Afskibninger af Byg 45 à 50 Øre pr. 200 Pd., fra Bornholm betaltes sidst 60 og 70 Øre pr. 200 Pd.

Fra do. til *England* har ingen Afskibninger af den nye Høst fundet Sted; Skibe tilbydes imidlertid 1 7/12 Pence pr. 448 Pund London Basis.

Fra *Nordfrankrig* og *Englands Østkyst* til *Danmark*. Paa disse Pladser har Fragterne været meget lave; der er betalt 9 à 9½ Frc. pr. Ton Oliekager fra Nordfrankrig og 10 sh. pr. Ton Klid fra Englands Østkyst.

Fra *Englands Vestkyst* til *Danmark* er sket enkelte Afskibninger af Klid og Palmekager i Sække. For Klid betaltes 13—14 sh. pr. Ton, for Palmekager 10 11 sh. pr. Ton.

Fra *Syl Sverrig* til *Englands Østkyst*. Enkelte Afskibninger af Havre 1/6 d. pr. 336 Pd. Londonbasis, 1/7½ Kanalen, 1/9 à 1/10½ til Bristolkanalen.

Fra *Finland* til *Engelsk Kanal* have Skibe erholdt 1/9 à 2/ pr. Qv. Havre, 1/9 à 1/10½ pr. Td, Tjære.

For Dampskibe har denne Maaned været elendig, og Dampere i Østersøfart have nærmest været henviste til Trælaster; enkelte Baade ere fragtede fra Petersborg til Danmark til 12 à 12½ Rm, pr. 2000 Kilo Oliekager, og ganske smaa Dampere paa 2 à 300 Tons have erholdt 1 Rmk. mere.

Trælasterfragter paa Nord- og Østersøen.

Den lange Vinter og den deraf følgende sene Vandaabning i Botten lod vente en Fragtstigning i hvert Fald hen paa Efteraaret, men uagtet Skibene begyndte Farten saa sent og gennemgaaende have havt lange Rejser, ser det desværre ikke ud til at nogen nævneværdig Fragtstigning, vil finde Sted; ganske vist findes der for Tiden flere Træfragter end sædvanlig paa denne Tid af Aaret, men der er Grund til at frygte for, at de gode Befragtere ikke kunne bekvemme sig til at gaa med til passende Forhøjelse af Fragterne før det bliver for sent, og i saa Fald maa de beholde deres Læster til næste Aar.

Fra svensk Sydbotten til danske Havne er betalt 22 à 23 Rm. pr. Std., fra Ørnkjoldsvik ca. 24 Rm., fra Norrbotten for Sparrer 5 à 5½ Kr. pr. 31½ Kubikfod. Fra finske Sydbotten Havne have Fragterne været 23 à 24 Rm., i enkelte Tilfælde er der til daarlige Havne betalt op til 26½ Rm., Alt for mindre Skibe op til 80 Std.

Større Skibe paa over 100 Std. have erholdt 20 à 21 Rm. fra svensk Sydbotten til tyske Havne, 20 à 21 Mk. fra Sydfinland og 21 à 21½ Mk fra Wyborg til Kjøbenhavn.

Fragten for Dampere har varieret en hel Del, alt eftersom Begjæret for prompte Baade har været, der har saaledes været betalt saavel 21½ Rm. som 25 Rmk. fra Wyborg til Kjøbenhavn.

Fra Sydbotten til Firth of Forth har der været fragtet til 23/ à 24,6, til Østkysten 26/ à 27,6, til engelsk Kanal 30/ à 32/. Til Nordfrankrig betaltes fra Sydbotten 37 à 39 Fr.

## Fra Sø og Land.

Under denne Overskrift ville vi ugentlig bringe vore Læsere en Række Smaameddelelser fra vor egen og andre Landes Handelsmariner og gennem disse holde dem underrettet om, hvad der paa Søfartens Omraade fremkommer af nyt og interessant. Vi have en dobbelt Hensigt med denne Rubrik: dels den, at give Plads for saarlange Emner, som give Anledning til en udførligere og mere indgaaende Behandling, dels hurtigt at orientere vore Læsere i de Bevægelser og Tildragelser, der have fundet Sted i andre Lande og i vort eget. For de førstes Vedkommende er der saa mange Kilder at ty til, at det ikke vil falde os vanskeligt; for vort eget Lands bliver Opgaven derimod, særlig for et ungt Blad, lidt vanskeligere. Men vi haabe paa at finde den Understøttelse hos vore Læsere, uden hvilken denne Rubrik ikke kan blive fuldkommen; vi ville være Rhederne, Skibsførerne og de mange andre, med hvem vi gennem dette Blad træde i Forbindelse, taknemmelige, om de ville sende os saadanne Meddelelser, som de kunne antage at være af Interesse for Søfartsverdenen: om Nybygninger, om Sørejser af særlig Interesse, om Havne- og Fyrforhold o. m. a. Ved at komme i en saadan stadig Forbindelse med vore Læsere, ville vi fornaa at gøre denne Rubrik baade nyttigere og fornøjeligere.

I Tyskland er man i maritime Kredse meget optaget af de Foranstaltninger, Regeringen paatænker mod Brugen af usødygtige Skibe, og som, om de gennemføres, ville skabe en stærk Kontrol med Skibsbygningen. Man mener, at det er den af engelske Sagkyndige afsagte Dom i Anledning af den Ulykke, der ramte Lloyddamperen »Spree« — hvorefter denne skulde have været for svagt bygget — der har foranlediget Bevægelsen i Tyskland. Imidlertid kan man endnu ikke danne sig nogen Mening om, i hvilken Udstrækning, det vil lykkes Regeringen at gennemføre sine Planer, der i hvert Fald ville møde en haardnakket Modstand fra Rhedernes Side.

I Seinen i Frankrig er for nylig et Skib, bygget af Aluminium, løbet af Stabelen. Det bærer 5000 kg. og vækker megen Interesse, ogsaa i militære Kredse.

Manchester-Skibskanalen nærmer sig nu sin Fuldendelse, og Planer om at udnytte den dukke allerede frem. Saaledes paatænker Hamburger-Firmaet A. C. de Freitas at aabne en regelmæssig ugentlig Dampskibs-Forbindelse mellem Hamburg og Manchester og vice versa med 1ste Klasses Staaldampere.

Regeringen i Canada har i August Maaned sluttet Kontrakt for 10 Aar med Firmaet James Huddart & Co. i Sidney om en direkte Dampskibsforbindelse mellem Canada og Australien. Denne skal drives med tre Dampere, af hvilke allerede de to ere traadte i Funktion, medens den tredje skal gjøre det i Løbet af to Aar.

I Frankrig har man i de sidste Aar gennemført betydelige Reforme i Handelsmarinens Administration og øvrige Forhold. »Dansk Søfartstidende« vil senere komme tilbage til den Betydning, disse Reforme sikkert ville faa for den franske Skibsfart. I Dag ville vi kun fremhæve, at man har søgt at komme Skibsværfterne, der trykkes haardt af den engelske Konkurrence, til Hjælp ved at indføre Præmier for Bygning af Skibe. Foreløbig synes dog dette Præmiesystem ikke at have de tilsigtede Virkninger, og de franske Rhedere synes ikke at være sikre paa, om de ikke endnu staa sig ved at lade deres Skibe bygge i Udlandet, særlig i England. Men mulig vil dog Loven i Tidens Løb vise sig at have kraftigere Virkninger.

## Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich's Meridian. Fyrenes Lysvidde er for de danske Fyrs Vedkommende anført for en Øjehøjde af 10 Fod. Dybderne angives i Favne og Fod. Retningerne ere retvisende.

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

**Kattegat.** Den røde Spidstønde med rød Ballon, *Skagens-Rev*, har været bortdrevet, men er igjen udlagt paa Station.

**Ærø.** Løbet N. fra til *Marstal* Havn er i en Bredde af 20 Alen uddybet til 10 Fod. Løbets Ø.-Side er afmærket N. fra med en sort Vager med Stage og Kost, tre sorte Vagere med Stage og fem Risprikker, anbragte i lige stor Afstand fra hverandre. Den N.-ligste Vager ligger N. 16° V, 870 Alen fra Ø.-Molens N.-Ende. Ved Løbets Ø.-Side ligger fire, ved dets V.-Side to Varpetønder.

### Østersøen, Sundet og Lille Belt.

**Sverig.** Observationspladser for Skibe fra kolerasmittet Sted ere indrettede paa følgende Steder: Ved *Bredvik* uden for *Umeå*. Ved *Juniskären* uden for *Sundsvall*. Ved *Enholmen* uden for *Slite* paa *Gotland*. S. for *Arkö* ved det S.-lige Indløb til *Bråviken*, i *Østergötlands* Skjærgaard. Ved *Vestra Hästholmen* uden for *Karlskrona*. Pladserne ere afmærkede med gule Tønder.

**Sverig. Gotland.** Stangmærket ved *Lutterhorns* Havn er nedlagt.

**Rusland.** Fyrskibet uden for *Libau* er flyttet og ligger nu i 9½ Fv. Vand, 6 Kml. N. 78° V. fra *Libau* Hovedfyr. 56° 32' 12" N. Br. 20° 49' 0" Ø. Lgd.

Ved Besejlingen af Havnen skal man holde sig uden for Sømærkerne, som afmærke de Steder, hvor der uddybes, og holde ind i den nye Havn gennem det S.-lige Indløb, uden iøvrigt at gaa gennem Forhavnen, som er spærret.

**Tydskland.** Vraget af »*Vorwärts*», der laa sunket paa *Svinemünde* Rhed, er bortsprængt. Afmærkningen er ind- dragen

Klokketønden, der er Anduvningstønde uden for *Svinemünde*, har imidlertid været inddragen, men er nu igjen udlagt paa Station.

### Nordsøen, Nordhavet og hvide Hav.

**Tydskland.** I *Helgoland* N.-Havn ligger ½ Kml. N-Ø ½ Ø. fra Fyrtaarnet en Spirtønde, ved hvilken der ligger en Fartøjkjæde.

Fyrskibet, der laa ½ Kbl. Ø. for *Cuxhaven* nye Havns V.-Moles Hoved, er inddraget. Paa begge Molehovedets Ender og Midte vises en rød over en hvid Lanterne. Molehovedet skal passeres saa langsomt som muligt og ikke inden for ½ Kbl.

*Jade* Lodsartøjer give hver 15 Minutter to lange, hurtig paa hinanden følgende Blus. *Weser* Lodsartøjer give hver 15 Minutter et langt Blus. *Elben* Lodsartøjer give hver 15 Minutter tre hurtig paa hinanden følgende Blus.

En rød Spirtønde med elektrisk Lysapparat er til Forsøg udlagt i *Jade*, i Linien Baaken paa *Wangerooy* Dyne overet med *Wangerooy* Fyr. Den ligger i 25 Fod Vand 3,800 Alen fra Baaken.

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

**England V.-Kyst.** Den 1. September 1893 er paa *Mersey* Ø.-Side tændt Par Fyr for at angive Beliggenheden af den sort og hvid vandret stribede Spidstønde paa *Devil Bank* N.-Ende, nemlig: 1) Ved *Harrington lock* to røde Fyr i 150 Alens Afstand N 3° Ø. og S. 3° V. fra hinanden. Forskjel i Fyrenes Højde: 20 Fod. Forfyrets Beliggenhed: 53° 22' 50" N. Br. 2° 58' 35" V. Lgd. 2) Ved *Herculanum* Dok to røde Fyr i 110 Alens Afstand N. 45° Ø. og S. 45° V. fra hinanden. Forskjel i Fyrenes Højde: 20 Fod. Forfyrets Beliggenhed: 53° 22' 40" N. Br. 2° 58' 15" V. Lgd. Tønden ligger i Fyrliniernes Skjæringspunkt. Hvide diamantformede Baaker staa tæt ved Fyrene og angive om Dagen Tøndens Plads.

## Jørgensen & Spreckelsen,

Kul- og Cokes-Import,

St. Annæ Plads 10,

Kjøbenhavn K.

Ene-Import af Dechmont Hartley Dampkul

som i Fordampning overgaa bedste Newcastlekul, ifølge foretagen Prøve.

## Felten & Guilleaume.

Mülheim a/Rhein bei Cöln.

Fabrikanter af

alle Slags Jerntraad,



Jerntrosser, Jernrigning etc.

i alle Dimensioner og Længder.

Representant for Danmark:

Ernst Meyer. Kjøbenhavn. Holbergsgade 17.

## Ren Aluminium

af bedste eksisterende Qvalitet i Barrer til Kr. 5.60 pr. Kilo franco Kjøbenhavn; større Partier betydelig Rabat. Desuden Plader, Traad & Rør ogsaa til billigste Priser paa Lager ved

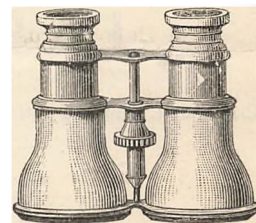
A. Karlson,  
St. Annæplads 19.  
Kjøbenhavn K.

Legeringer af alle Slags, saavel som Støbegods leveres billigt og hurtigt.

Eneforhandling  
for Skandinavien & Finland for  
Aluminium Industrie Aktien  
Gesellschaft

NEUHAUSEN (Schweiz).

Brochurer om Anvendelsen og Prisliste sendes paa Forlangende. (177)



H. E. Holst's

Efterfølger,

Hans Lissberg,

Øhr- og

Instrumentmager.

Aktieselskabet

## Christiansholms Fabriker

anbefaler

Støbericinders

samt

knuste og rênharpede Cinders

til

Dampkedler, Centralvarmeapparater

etc.

### Nordlige Atlanterhav.

**Portugal V.-Kyst.** Den 15. Oktober 1893 tændes paa S. Siden af Indløbet til Aveiro et hvidt Blinkfyrt, der hver 26 Sekunder viser Fire-Blink: Blink  $2\frac{1}{2}$ s, Mørke  $1\frac{1}{2}$ s. Flam-mens Højde: 192 Fod. Synsvidden: 20 Kml. Lindseapparat af 1ste Orden. Fvret lyser over  $180^{\circ}$ , Farvandet rundt. Fyr-tårnet er et rundt, hvidt og rødt vandret stribet Tårn, som staar midt paa Fyrmesterholigen. Beliggenhed:  $40^{\circ} 38' 29''$  N. Br.  $8^{\circ} 44' 48''$  V. Lgd. Fra samme Dag gives Taage-signal ved Fyrtaarnet med en Sirene, som hver  $\frac{1}{4}$  Minut giver Et-Stød af  $2\frac{1}{2}$ s Varighed.

**Prince Edwards Island N.-Kyst** *Cove Head* forreste Ledefyr er flyttet nærmere til Kysten og viser nu hvidt Lys. Det bageste Ledefyr er flyttet fra *Black point* til Yderkysten og staar nu c 300 Alen fra Forfyret. Holdte overet angive de det dybeste Vand over Barren.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. Buzzards Bay. Massa-chusetts.** Fyrskibet »*Hen and Chicken*» er midlertidig om-byttet med Reservefyrskibet Nr. 9. Det har to Master, er skonnertrigget med rød Ballon paa hver Top; Skroget er rødt, mærket Nr. 9 paa begge Sider. Fyr og Signaler ere uforandrede.

**Forenede Stater i Nordamerika. East river. New York.** Det røde, faste Pælefyrt paa *South Brother Island ledge* og det hvide, faste Pælefyrt paa *Lawrence Point ledge* ere igjæntændte.

### Karantænebestemmelser m. m.

**Danmark.** — Bestemmelserne i 2det Afsnit I af Lov om Foranstaltninger mod smitsomme Sygdommes Indførelse i Riget af 2den Juli 1880 træde i Virksomhed overfor Skibe, der ankomme fra *Konstantinopel*.

**Norge.** — Ankommende Skibe skulle hejse Karantæneflag: Naar det kommer fra kolerasmittet Sted, naar det har eller befrygter at have Kolerasygge ombord, naar det har haft eller har Syge eller Døde ombord, som skjønnes at have havt Kolera, og dersom Mandskab eller Passagere kan antages at have været i Forbindeise med kolerasmittet Sted. Samkvem med Land er da forbudt, indtil Lægeundersøgelse har fundet Sted.

Havne ved *Humber* ere erklærede for kolerasmittede. **Sverig.** — Skibe fra *Rusland* underkastes 2 Dages Karantæne, naar de have anløbet *Finland*; Skibe fra *Finland* ere fri for Karantæne.

*Hull, Grimsby, Yorkshire* og *Lincolnshire* samt *Galicien* og *Bukovina* ere erklærede for kolerasmittede.

**Østerrig-Ungarn.** — *Smyrna* er erklæret for kolerasmittet.

Karantænen er ophævet overfor *russiske* Havne ved *det Sorte Hav, det Azovske Hav, Donau* og *Østersøen*. Lægeundersøgelse er ophævet overfor *Syrien* mellem *Jaffa* og *Beirut*, *Frankrigs N.-Kyst, Belgien, Nederlandene* og *Tydskland*. Karantæneforholdsregler ere truffet overfor *sydrussiske* Havne, særlig *Podolien* og *Besarabien*.

**Frankrig.** — Skibe fra *Neapel, Konstantinopel, Scutari*, Havne i *det Sorte Hav, Lilleasien, Syrien, London, Grimsby* og *Hull* underkastes Lægeeftersyn og Desinfektion.

**Belgien.** — Indførsel af Klude, Linned, brugte Klædningsstykker m. m. fra *Rumænien* er forbudt.

Indførsel af Klude og brugte Klædningsstykker fra *Marseilla, Nantes* og Havne ved *Rhinen* i *Preussen* og *Hessen* er forbudt. Alle Varer fra disse Havne underkastes Sikringsforanstaltninger.

**Portugal.** — *Hull, Grimsby*, Havne ved *Humber*, i *Lincolnshire* og *Yorkshire*, i Departementet *Pyrenées Orientales* samt *Mogador* og *Mazagan* ere erklærede for mistænkte for Kolera.

**Tyrkiet.** — Skibe fra *det Sorte Hav* mellem *Batum* og *Hoppa* underkastes 10 Dage og fra *Triest* med Passagerer 5 Dage Karantæne, uden Passagerer 1 Dag.

**Grækenland.** — Skibe fra *russiske* Havne i *det Sorte Hav* mellem *Anapa* og *Batum* samt fra *Sebastopol* underkastes 10 Dages, fra *Poti* og fra *Batum* til den *tyrkiske* Grænse 5 Dages Karantæne. Overfor *Palermo* er der 10 Dages, overfor det øvrige *Sicilien* 5 Dages, overfor *Odessa* 1 Dags Karantæne og overfor *Antwerpen* Lægeundersøgelse.

Skibe fra *det Azovske Hav* og *Tunis* underkastes 10 Dages, fra *Rotterdam* 5 Dages Karantæne i *Delos*.

**Gibraltar.** — Overfor *Palermo* er der 5 Dages Karantæne.

**Ægypten.** — Skibe fra *franske* Havne i *Middelhavet* underkastes kun Lægeundersøgelse.

## „JARRAH“

er det bedste Tømmer til

Skibebygning, finere Bygningsarbejder, Gulve, Træppe gange etc.

Oplysninger og Lager hos

**E. M. Z. SVITZER,**

Trælasthandler,

Bredgade 32, Kjøbenhavn K.

Ene-Importør fra The Rookingham Rey, and Jarradale timber Company Ltd. in Western Australien.  
Varemærke „Jarradale“.

## Ludvig Edelstein.

Kontor:  
Niels Juelsgade 14.

Lager:  
„Gml. Dok.“ C.

Importør af Maskinolie.

General-Repræsentant for

Gebrüder Nobel i St. Petersburg.

Maskinolie. Maskinfedt. Cylinderolie.

Valvoline. Engelbertsolie.

Centrifugeolie. Gasmotorolie. Carbolineum.

Telegr.-Adr.  
(196) Edelstein, Kjøbenhavn.

Telefon-Nr.  
254.

## JUL'S SCHMEDES

(DØDSBO)

Gyldenløvesgade 10, Kjøbenhavn K.

Trælastforretning.

Stort Lager af prima tørre norske og svenske høvlede og pløjede Bræder og alle Dimensioner ru Bræder og Planker prima skarpkantet, saugskaaret Fyrretømmer etc.

Directe Indforskrivning af al Slags pommersk og svensk Træ, saavel til Husbygning som Havne- og Jernbanebrug samt af Pitch Pine i Bræder og Planker.

Eneforhandling af kehlede og udskaarne Ornamentlister i Fyr og andre Træsorter til Dekoration fornemmelig af Spise-stuer, Skibskahytter etc. -- hvoraf Tegninger paa Forlangende tilsendes. (346)

## LUDVIG OLSEN.

Pommersk Trælasthandel.

Nørresøgade 7. Kjøbenhavn. K.

Indførsel af Sveller, Telegrafstænger, Rundtræer og Bjælker i alle Dimensioner, Grantømmer til Bygningsbrug, Gran- og Fyrreplanker etc. etc. (348)

### ABONNEMENTSPRISEN

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

Bladet omdales ved Postvæsenets Foranstaltning.

### AVERTISEMENTSPRIS:

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

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

## Reserveløjtnantsskole ved Søværnet.

I Henhold til Bestemmelserne i Lov af 28. Maj 1880 om Søværnets Ordning vil en saadan Skole blive afholdt i Vinter for Skippere og Styrmand, som enten:

have bestaaet Afgangseksamen ved en Realskole, som svarer til den ved kgl. Anordning af 30. August 1881 fastsatte almindelige Forberedelseseksamen, dog med Forbigaaelse af et af de tvende levende Sprog, Fransk eller Tysk efter frit Valg, eller

have taget den almindelige Styrmandseksamen efter Lov af 30. Marts 1892 med Tillæg af Eksamen i et Fag, Navigation fraregnet, af den udvidede Styrmandseksamen, eller have taget den almindelige Styrmandseksamen efter Lov af 24. Juli 1880 med Tillæg af Eksamen i Maskinlære og desuden et Fag, Navigation fraregnet, af den udvidede Styrmandseksamen efter en af de to nævnte Love.

Bevis for at have bestaaet Afgangseksamen ved en Realskole, som svarer til den før Aaret 1881 gældende, under 12. Marts 1861 anordnede almindelige Forberedelseseksamen af lavere Grad, giver ligeledes Adgang til Antagelse som Reserveløjtnantselev.

Ved Skippere og Styrmand forstaaes de, som ifølge Lovgivningen have Ret til Fart som saadanne med større Skibe og paa længere Rejser.

Skolen, under hvilken Eleverne indkaseres i Kaserne- skibet Sjælland og uniformeres, samt lønnes som Underofficerer

Marineministeriets Sekretariat og Kommando-Kontor,

af 2den Klasse, begynder i den første Halvdel af Januar Maaned og varer omtrent i 10 Uger, og ingen kan optages, som til den Tid vil være over 28 Aar gl. eller ikke har dansk Indfødsret.

Skolen sluttes med en Prøve. De antagne Elever, der i militær Henseende ere ligestillede med Kadetter, gennemgaa et Skydekursus, hvorefter der gives dem en videre Uddannelse først som Hjælpe lærere ved Foraarskolen for Lægdrullemandskabet i Land og derefter i de udrustede Skibe eller ved Søminekorpset. Eleverne lønnes som Underofficerer af 2den Klasse og uniformeres. Der beregnes dem for den Tid, de under Uddannelsen have været udkommanderede med Flaadens Skibe, Togt efter de almindelige Regler.

De Skippere og Styrmand, der ønske at komme i Betragtning ved Antagelsen til at gennemgaa Skolen, ville have at indgive skriftligt Andragende til Marineministeriet inden førstkommande 15. December, indeholdende Oplysning om Opholdssted og fuldstændig Adresse samt bilagt med Søfartsbog, Lægeattest om Helbredstilstand, Oplysning om den Paagældendes Alder og Stilling i Rullen, Skipper- eller Styrmandsbevis, Attester for tagne Eksamina samt saa vidt muligt anbefalinger for tidligere Virksomhed. Hvis muligt afleveres Andragendet personligt. Ved Aarets Udgang vil nærmere Underretning om Antagelsen blive meddelt de Vedkommende.

den 8. Novbr. 1894.

**Holland. Zeegat van Terschelling.** Tæt ved den Ø-lige Yderende af *Pollendam* er der lige overfor Stumpønde Nr. 12 i 10½ Fod Vand udlagt en Spidstønde Nr. 11 med Ballon. 53° 10' 30" N. Br. 5° 23' 42" Ø. Lgd. Om Vinteren ombyttes den med en Vager med to Balloner. Farvandet er paa dette Sted c. 550 Alen bredt.

**Enkhuizen.** Ved *Enkhuizen* brænde nu følgende Fyr:

- Havnefyret paa N.-Enden af V.-Dæmningen ved *Krabbersgat*.
- Et hvidt Fyr paa det V.-lige Havnehoved.
- Et rødt Fyr paa Bymuren ved N.-Havnen.
- Et rødt Fyr paa S.-Havnens S.-Mole.
- Et grønt Fyr paa Jernbanehavnens S.-Mole.
- og c. holdte overet i S. 55° V. og N. 55° Ø. lede til og i *Krabbersgat*.
- d. og e. holdte overet i N. 36° Ø. og S. 36° V. lede i *Stijk*.

**Nieuwe Rotterdamse Waterweg. Maassuisse Scheur.** Den 12te Novb, 1894 er *Zandweg* høje Fyr slukket. Samtidig er et hvidt, fast Fyr, der vises fra en ny Baake, tændt. Det lyser fra S. 60° Ø. til N. 75° Ø. Holdt overet med *Zandweg* røde Ledefyr leder det i *Scheur*.

Den 19de Novb, 1894 tændes paa *Rosenburg*, lige over for *Maassuis*, to hvide Fyr, der vises fra Baaker. De staa 230 Alen S. 32° Ø. og N. 32° V. fra hinanden. Holdte overet lede de i *Hoorn*. Beliggenhed af Bagfyret: 51° 54' 47" N. Br. 4° 14' 27" Ø. Lgd.

**Afmærkning i Ooster- og Wester-Schelde.** I *Ooster- og Wester-Schelde* er Afmærkningen nu efter det nye System, undtagen nogle Kugletønder, der først ombyttes til Foraaret. **Zeeuwsh-Vlaanderen. Hoofdplaat.** Havnefyret ved *Hoofdplaat* viser rødt, fast Lys. Flammens Højde: 8 Fod. Synsvidden: 4 Kml. Det vises fra en Jærnpæl. 52° 22' 32" N. Br. 3° 39' 52" Ø. Lgd.

**England. Downs.** Den sort og hvidtærnedede *Deal Bank* Tønde er flyttet 1¼ Kbl. S. 16° Ø. hen og ligger nu i 32 Fod Vand, c. 2/3 Kml. S. 88° V. fra Yderenden af *Deal* Høfde.

**Themsen.** I *Knob* Farvand er *North-Knob* Tønde flyttet 2 Kbl. N. 65° Ø. hen og ligger nu i 38 Fod Vand, fra *Knob* Lystønde i N. 52° V., 1,2 Kml. og fra *East Oaze* Lystønde i N. 82° Ø.

**Humber.** Omtrent fra den 1ste Decb. 1894 vil det ny Fyrtaarn paa *Spurn-Point* skjule det lave Fyr mellem N. 88° V. og S. 88° V. og fra Febr. 1894 det høje Fyr mellem S. 22° V. og S. 28° V.

**Tee** I *Tee* er Spidstønde Nr. 3 flyttet og ligger nu i 10 Fod Vand, fra *South Gare* Fyr i S. 41° V., 7/13 Kbl. og fra Enden af *North Gare* Bølgeløber i S. 18° Ø., 6½ Kbl.

**England. Telegrammer fra Fyr- og Fyrskibe.** Telegrammer, der angaa Skibe i Nød, kunne nu udveksles med følgende Fyrtaarne: *Souter Point*, *Orforaness* og *Gunfleet*, samt med

Fyrskibene *Hasborough*, *Shipwash*, *Kentish Knock* og *Goodwin North Sand Head*. De koste Telegramtaksten plus 10 Pence for hvert Telegram.

**Fyrskibet „East Goodwin“ bortdrevet.** I Følge Telegram af 15de Novb. 1894 fra *Trinity House, London*, er Fyrskibet »*East Goodwin*«, Ø. for *Goodwin Sand*, drevet fra Station og ligger 2 Kml. NØ. for denne. Det skal snarest mulig igen lægges paa Station.

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

**England. Liverpool Bay.** En Vandstandsmaaler, som staa paa en Træbaake og har et Kors paa Toppen, er anbragt paa S.-Kant af *Taylor Bank*, fra Fyrskibet »*Formby*« i N. 19° V., 4½ Kbl. og fra *Formby* ny Kirke i S. 72° V. 53° 31' 50" N. Br. 3° 11' 25" V. Lgd.

**England. Telegrammer fra Fyrtaarne.** Telegrammer, der angaa Skibe i Nød, kunne nu udveksles med følgende Fyrtaarne: Paa S.-Kysten *Needles*, *Anvil Point*, *Start Point* og *St. Anthony's Point*; i *Bristol Chunnel* med *Lundy*, *Hartland Point*, *Bull Point* og *Nash*; paa V.-Kysten med *Menai*, *South Stack*, *North Stack* og *St. Bees*. De koste Telegramtaksten plus 10 Pence for hvert Telegram.

## Nordlige Atlanterhav.

**Vrag m. m. i Atlanterhavet.** I *Atlanterhavet* er Vrag m. m. truffen saaledes:

Den ? Okt. 40° 25' N. Br. 34° 8' V. Lgd. Vrag fuld af Vand.

Den 25de Okt. 42° 10' N. Br. 43° V. Lgd. Vrag af Skonnert »*Luten*«, Dækket i Vandet, Fokkemasten staaende. Den 1ste Novb. 48° 41' N. Br. 4° 52' V. Lgd. Fiskefartøj med Bunden opad, kun lidt over Vandet.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. St. Croix River. Maine.** *Carlou Island* Tønde, som afmærkede Grænsen mellem *Maine* og *New Brunswick*, er inddragen.

**Salem Harbor. Massachusetts.** En 10 Fods Grund er funden c. 2 Kbl. N. 4° V. for *Gales Ledge*, ved det N.-lige Indløb til *Salem Harbor*.

**Narragansett Bay. Rhode Island.** Tønde Nr. 10 paa *Bishop Rock*, tæt ved *Coddington Point*, er ombyttet med en rød Klokketønde.

Det hvide, faste Fyr ved *Bristol Ferry* er slukket og Fyrstationen nedlagt.

**Long Island Sound. New York.** Det hvide, faste Fyr paa *Sands Point*, N.V.-Enden af *Manhasset Neck*, *Long Island N.-Kyst*, er slukket og Fyrstationen nedlagt.

**Fyrskibet „Sandy Hook“.** **New York.** Omtrent den 30te Novbr. 1894 ombyttet »*Sandy Hook*« Fyrskib Nr. 48 permanent med Fyrskib Nr. 51. Det viser et hvidt, elektrisk Fyr med Fornørkelsler hvert ¼ Minut, Lys i 12s., Mørke 3s. Fyret bestaar af fire Linse-Lanterner paa Toppen af Stormasten.

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

## GORDON WHISKY

fra

*Pattison, Elder & Co., Leith,*

faas hos de Herrer Vinhandlere.

## Andersons Præserveringsfarve for Metaller

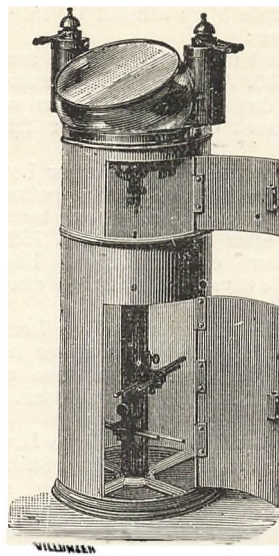
forhindrer ubetinget Rustdannelse,  
anbefales af det engelske Krigsministerium, Metropolitan railway  
Co. og mange Fabrikker i England.

Forhandlere for Danmark:

**Evers & Co.,**  
12. Nybrogade.

**Dahlstrøm & Lohmann,**  
Engineers, Boiler Makers,  
Iron & Brass Foundries and Ship Repairors.  
By Vildersplads, Copenhagen, C.

## Cornelius Knudsens Etabl.,



37. Kjøbmagergade Kjøbenhavn.  
Patent Multiplikator, Kompasser,  
Sprit- og Baadskompasser,  
Patent Tidaglas. Saltmaalere,  
Sextanter og Oktanter.  
Kaptejn Rungs  
Universal-Bathometer.  
Logge og Loddemaskiner.  
Dybhavsthermometre  
med Vendeapparat.  
Barometre, Thermometre, Manometre.  
Indicatorer. Tegnebestikker.  
Paralelllinealer.  
Marinekikkertter.  
Complete Dykkerdragter  
Premierløjtnant Clausens  
Patent Universal Deflektor.  
Reparationer udføres med Omhu.

Kan Fyret ikke vises fra Stortoppen, vises et Fyr af samme Art fra Fortoppen. Bliver den elektriske Maskine fuldstændig utjenstdygtig, viser Fyrskibet et hvidt, fast Fyr  
Flammens Højde: 54 Fod. Synsviddens: 12 $\frac{3}{4}$  Kml.

Skibet er et Dampskib med Skonnert-Rigning uden Bong-spryd. Paa hver Top er der et sort Jerngalleri under Lanterne-erne. Skorstenen er sort og staar mellem Mastenne. Skroget er rødt, mærket »Sandy Hook« og Nr. 51 med hvidt paa begge Sider.

Taagesignal gives med en 12 Tommers Dampfløjte, der hver  $\frac{1}{4}$  Minut giver Et Stød af 3 s. Varighed.

**Fyrskibet „Scotland“.** New Jersey. Omtrent den 30te Novbr. 1894 forandres de to Fyr paa Fyrskibet »Scotland« til røde, faste Fyr.

**East River.** New York. Der er nu 17 Fod Vand c.  $\frac{1}{2}$  Kbl. S. for Little Mill Rock.

**Sandy Hook.** New Jersey. Omtrent den 30te Novbr. forandres Sirenen paa Sandy Hook. Den skal da hver  $\frac{1}{2}$  Minut give Et Stød af 3 s. Varighed.

**Philadelphia.** Pennsylvania. I Delaware River ere Smith Island og Windmill Island med Grundene ved dem bortmudrede til 10 à 12 Fods Dybde. V-Kanten af det uddybede Løb er afmærket med tre røde Spirtønder, uden Nummer.

**Delaware.** Ved Delaware Bølgebyder er den hvide Tøndevager, som benyttedes af Lodserne, naar de gik fraborde, ind-dragen og udlægges ikke igen.

**Chesapeake Bay.** Virginia. Wolf Trap Shoal permanente Fyr er nu tændt og Fyrskibet Nr. 46 inddraget.

**North Carolina.** Fyrskib Nr. 53, som ligger 2 $\frac{1}{2}$  Kml. S. for 18 Fods Pullen paa Frying Pan Shoal, er midlertidig om-byttet med Reservefyrskib Nr. 29. Det viser to hvide, faste Fyr, et fra hver Mast. Taagesignal gives med en Klokke.

En ny Rednings-Station er oprettet ved Portsmouth, Port-mouth Island NØ-Ende, ved Siden af Ocracoke Inlet 35° 4' N. Br. 76° 3' V. Lgd.

En rød Spidstønde Nr. 6 $\frac{1}{4}$  er i 12 Fod Vand udlagt ved SV-Spidsen af Battery Island Shoal, fra Battery Island V-Kant i S. 35° V. og fra Cape Fear Fyr i N. 25° V.

**Cape Romain.** South Carolina. En sort og rød vandret

stribet Spidstønde er i 26 Fod Vand udlagt  $\frac{1}{2}$  Kbl. NØ. for Vraget af Skonnerten »Benjamin F. Lee«, fra Cape Romain Fyr i S. 8° V., c. 4 $\frac{1}{2}$  Kml.

### Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

**Forenede Stater i Nordamerika. Florida.** Key West. Der sorte Pillebaake, West Side of Spit Baake, ved Indløbet fra Northwest Channel i Key West Harbor, er ødelagt i Orkanen de 24de—25de Sept. 1894.

**Mississippi River.** Louisiana. Omtrent den 5te Novb. 1894 udlægges Fyrskib Nr. 43 i 12 Fv. Vand, 1 Kml. S. 27° Ø fra South Pass East Jetty Fyr. Det viser hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 39 Fod. Synsviddens: 11 $\frac{1}{2}$  Kml. Skibet har to Master med Ballon paa hver Top. Skroget er rødt, mærket paa begge Sider »Touth Pass« og »Nr. 43« med hvidt.

Taagesignal gives med en 12 Tommers Dampfløjte, der hver Minut giver Et Stød af 4 s. Varighed. Naar Dampfløjten er i Uorden, gives Taagesignal med Klokke.

Skibet ligger paa Station hvert Aar fra 1ste Okt.—31te Maj. Beliggenhed: 28° 58' 42" N. Br. 89° 7' 40" V. Lgd.

Samtidig er South Pass Fløjtetønde permanent inddragen.

### Karantænebestemmelser m. m.

**Sverrig.** — Gouvernementerne Lijfland og Kurland samt Dansig ere erklærede for kolerafri. Passagerer paa Skibe fra Finland, Gouvernementerne St. Petersburg, Estland, Lijfland og Kurland, fra Østpreussen, Dansig og Belgien underkastes Lægetilsyn.

**Frankrig.** — Lægeundersøgelse for Skibe fra Finland, Tydskland og russiske Havne i Østersøen er ophævet.

**Italien.** — Der tilstaaes Skibe fra franske Havne i Middelhavet fri Praktika.

**Portugal.** — Amsterdam er erklæret for kolerafri.

**Tyrkiet.** — Karantæne for Skibe fra Marseille, Antwerpen, Amsterdam, Rotterdam, Haag og Havne mellem den russisk-rumænske Grænse og Kertch er ophævet.

**Brasilien.** — Skibe fra franske Havne i Middelhavet underkastes nu kun streng Lægeundersøgelse.

### ABONNEMENTSPRISEN

er 1 Kr 50 Øre pr. Kvarter, foruden Postpengene. Enkelte Numre 20 Øre.  
Abonnement modtages St. Annæ Plads 18, St. 11—9 og Holsteinsgade 9, Ø,  
hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres.

Bladet omdøles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af „Danek Søfartstidende“ sælges hos „Adam“, Højbroplads og Tivoli, „Lynet“, Bredgade, hos Avis-sælgere i Havnen og flere Steder.

### AVERTISSEMENTSPRIS:

Første Side pr. Petitlinie à 45 mm Bredde 25 Øre, udenlandske 35 Øre  
De øvrige Sider — — — — — 20 — do. 25 —  
Moderation for 5 Gange 10 Gange 25 Gange  
 $\frac{1}{2}$  Side eller derover . . . . . 20 0/10 30 0/10 50 0/10  
Mindre end  $\frac{1}{2}$  Side . . . . . 10 0/10 20 0/10 4 0/10

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

## Finansloven og Skibsfarten.

I Tirsdags forelagde Finansministeren i Folkethinget Forslag til Finanslov for det kommende Finansaar. Vi give nedenfor en Oversigt over de Punkter i dette, som have Interesse for Skibsfarten.

Som bekendt forpligtes Staten, efter Sølovens § 98, til i visse nærmere betegnede Tilfælde — navnlig naar et Skib er forulykket, eller efter lidt Haveri erklæret for uistandsætteligt — til at bestride Omkostningerne ved de paagældende Søfolks Hjemsendelse; der er hertil paa Udenrigsministeriets Budget kalkulatorisk opført et Beløb af 30,000 Kr. Paa samme Konto er opført 150,000 Kr. som Godtgørelse etc. til Konsuler for de Tab, de ville lide efter Gennemførelsen af den ny Lov om Konsulatvæsenet af 14. April d. A., der træder i Kraft til Nytaar, og som vil berøve Konsulerne den Indtægt, de hidtil have haft gennem Konsulatafgiften af Handelsskibene.

Af Indenrigsministeriets Budget fremhæve vi først en Række Forslag til Forbedringer af vore Havneforhold. Saaledes foreslaas anvendt 23,232 Kr. til Udbedring af Helsingørs Havn. I Frederikshavns Havn agter man at fortsætte med Fornyelsen af de Bolværker, der indbefatte Dampskibskajen, og med den c. 30 Fod lange Molestrækning i Forlængelse af den søndre Mole; det foreslaas endvidere at anvende 35,000 Kr. til Havnens Udvidelse; man mente, da man i de nærmest foregaaende Finansaar foretog den omfattende Uddybning af Havnen, at de Krav med Hensyn til Liggeplads for dybtgaaende Fartøjer, som i de nærmest paafølgende Aar kunde stilles til de nye Havnebassiner, vilde blive tilfredsstillende. Det viste sig imidlertid i afgivte Vinter, da Havnen paa Grund af Is i Kattegattet var meget søgt, at den uddybede Del af Indrehavnen ikke kunde afgive tilstrækkelig Liggeplads for de Skibe, der søgte Havnen. De dybtgaaende Skibe maatte staves sammen i den forreste Del af Indrehavnen, hvilket viste sig at være forbundet med Ulemper, idet Adgangen til Havnen blev i høj Grad vanskeliggjort og Manøvrepladsen i Havnen formindsket. Efterhaanden som det bliver mere bekendt, at Frederikshavns Havn kan optage dybtliggende Skibe, anses det for sandsynligt, at Havnen i kommende Vintre vil blive mindst ligesaa meget benyttet som i den sidste, og det anses derfor for ønskeligt, for at denne Havn i fuldt Maal kan fyldestgøre sin Bestemmelse som Tilflugtshavn om Vinteren, at tilvejebringe et større Areal med 22 Fods Vanddybde. I Esbjergs Havn foreslaas forskellige Udbedringsarbejder og til Fortsættelse af de paabegyndte ekstraordinære Arbejder 140,000 Kr.

»Dansk Fiskeriforening« har andraget Indenrigsministeriet om at faa den Foreningen hidtil tillagte Understøttelse af 4,000 Kr. forøget med 4,000 Kr. Ministeriet foreslaar en Forhøjelse af 3,000 Kr., nemlig 1,000 Kr. til Fremme af Foreningens almindelige Formaal, 1,500 Kr. til Fremme af Ferskvandsfiskeriet og 500 Kr. til Hjælp til Modelsamlingen; derimod stiller man ikke Forslag om

at give de af Foreningen ønskede 1,500 Kr. til Fiskeres teoretiske Uddannelse, da man mener de have Adgang til saadan Understøttelse gennem Statstilskudene til Folkehøjskoler og Landbrugsskoler.

Under Redningsvæsenet foreslaar man Anskaffelsen af en ny Redningsbaad til Østerby Station paa Læsø og Oprettelsen af en Baad- og Raketstation ved Stenbjerg, Nøraa Sogn, Thisted Amt; den vil komme til at ligge omtrent midt imellem Stationerne Nørre Vorupøre og Lyngby, omtrent en Mil fra hver af disse.

Paa Marineministeriets Budget foreslaas bevilget 299,700 Kr. til ekstraordinære Arbejder ved Fyrvæsenet. Af disse gaa 78,000 Kr. til Fuldførelsen af et nyt Reservefyrskib og 117,200 Kr. til Fuldførelsen af det ny Fyranlæg paa Sletterhage. Endvidere foreslaas anlagt et nyt Fyr paa Elsehovød til Supplering af Fyrene ved Frankeklint og Lohals; dette vil være til stor Gavn for Sejladsen i Farvandet mellem Fyn og Langeland, idet det vil tjene til at være for Grundene Stokkebæk Flæk og Ure Flæk samt Thurø Rev. Svendborg Handelsforening har rettet en indtrængende Anmodning til Marineministeriet om at træffe Foranstaltninger til Belysning af Grundene i dette Farvand, der danner den nordlige Del af Indsejlingen til Svendborg. Anlægget vil koste 8,500 Kr. — Endelig foreslaas Anlægget af et nyt Fyr paa Stævns hoved. Opmærksomheden har længe været henvendt paa den mangelfulde Belysning af Aalborg Bugt, særlig den sydlige Del, hvor den landløse Grund »Tangen« med kun 10 Fod Vand i høj Grad vanskeliggør Sejladsen efter Mørkets Frembrud; dette Fyranlæg er foreslaaet for at afhjælpe denne Mangel; det vil være til stor Gavn saavel for den gennemgaaende Trafik gennem Læsø Rende som for den lokale Trafik paa Randers og Mariager Fjord; for den førstes Vedkommende fremhæves, at Fartøjer, der komme nord fra, savne Vejledning af Fyr fra det Øjeblik, de tabe Læsø Rende Fyrskib af Sigte, indtil de faa Fornæs Fyr i Sigte; denne Distance er i klart Vejr 25 Kvartmil og med blot nogenlunde usigtbart Vejr 35 til 40 Kvartmil. Er Skibet under Sejladsen syd paa kommen for vestlig i Farvandet — hvad let kan ske, da Strømmen med Sonden Vande i Kattegattet sætter Vester i omkring Djursland — indtræder yderligere det uheldige Forhold, at Fornæs Fyr ikke ses, da det gaar i Skjul bag Gjerrild Klint. Det foreslaaede Anlæg vil raade Bod paa disse uheldige Forhold. For at Fyret skal kunne lyse saa langt som muligt i Nord, tænkes det anlagt som et kraftigt første Ordens Fyr med en Flammehøjde over Vandet af c. 160 Fod. Fyret vil tillige være til god Vejledning ved Anduvningen af Randers og Mariager Fjorde. Bekostningen anslaas til 172,600 Kr.

Til Forlængelse mod Syd af Sporet fra Kjøbenhavns Frihavn til Nordre Toldbodplads foreslaas bevilget 252,000 Kr.

## Frihavnen og Skibsfarten.

Af Skibsmægler **Ulrik Holm.**

Naar Regeringen i sin Tid forelagde Rigsdagen et Lovforslag om en Frihavn ved Kjøbenhavn, var det ikke, hvad man maaske kunde have trot og ventet, fordi den danske Handels- og Industristand fordrede, at Regeringen gjorde Noget for at fremhjælpe disse for Landet saa vigtige Erhvervsgræne, men fordi Regeringen havde den bestemte Opfattelse, at der efterhaanden var kommen et uhyggeligt Misforhold mellem Landets Indtægter og Udgifter, idet Indtægterne, nærmest paa Landets vigtigste Indtægtskilde, Landbrugets, Omraade stedse formindskedes, hvorimod Udgiftskontoen, saavel ved de stedse voxende Krav paa en Forøgelse af vort Forsvarsvæsen som paa Grund af Befolkningens forøgede Trang til at nyde godt af Livets Goder, stedse blev større og større, og der desuden var Grund til at antage, at den Indtægt, som Landet havde af Handel og Industri, vilde blive endnu mindre, naar Hamburg om faa Aar vilde komme i direkte og langt nærmere Forbindelse med Landene ved Østersøen ved Aabningen af den holstenske Kanal. Det var imidlertid ikke Smaasummer, der behøvedes til Anlægget af en Frihavn ved Kjøbenhavn, og det var derfor ikke uden alvorlige og omhyggelige Overvejelser og Undersøgelser, at man for et Par Aar siden bestemte sig til at forelægge Lovforslaget om en Frihavn i den nordlige Del af Kjøbenhavns Havn, ved det saakaldte Kalkbrænderi — Loven gik imidlertid igennem, og der arbejdes nu energisk paa denne Havn, der efter Bestemmelsen skal være færdig i August næste Aar.

Frihavnens Landareal indenfor Toldmuren bliver 58 Tønder Land, Vandarealet i Syd- og Mellembassinet 37 Tønder Land og i Nordhavnen 7 Tønder Land, ialt saaledes Vand og Land tilsammen 102 Tønder Land. Bolværkets Længde i Sydbassinet er ca. 7700 Fod, i Mellembassinet ca. 2500 Fod og i Nordhavnen ligeledes ca. 2500 Fod, ialt ca. 12,700 Fod, hvortil kommer Bolværket paa den østlige Side af Østmolen, som kommer til at ligge i Toldindlandet. Udenfor Havnen lægges der en Bølgebryder, for at gøre Vandet i det store Bassin saa roligt som muligt. Længere ude, mellem Lynetten og Trekrøner, bliver der yderligere lagt en Bølgebryder, en Pælerække med Stendossering paa begge Sider.

I Hovedløbet og en Del af Sydbassinet bliver Dybden 30 Fod, saa at denne Havn bliver en af de dybeste i Verden, i de andre Bassiner bliver Dybden 26 og 24 Fod.

Paa Landarealet bliver der bygget Pakhuse og Skure, langs Kajerne løbe Skinneveje, der indrettes Kraner og Lossegrejer og i det Hele taget har man bestræbt sig for at skaffe det Bedste og Fordelagtigste paa dette Omraade. Den nordlige Del af Frihavnen tænkes forbeholdt Exportindustrien.

Fra Frihavnsterrænet bliver lagt Jernbane til Toldboden, ligesom Statsbanerne forbindes med Frihavnen ved en Jernbane.

Medens man i Kjøbenhavn tidligere har været lidet forudseende med den Slags offentlige Anlæg — saaledes Jernbaneterrænet, der efter faa Aars Forløb var altfor lille, uden at der fandtes Mulighed for Udvidelse — har

man ved Frihavnsanlægget havt Mulighed af en Udvidelse for Øje, idet man kan forøge Arealet Nord paa ud i Svanemøllebugten ganske betydeligt ved Opfyldning, hvilket kun vil koste mellem 3 og 4 Kr. pr. Kvadratalen.

Skibsudgifterne ville i Frihavnen blive betydeligt reducerede; saasnart Frihavnen aabnes, ophæves Skibsfgiften, som nu er 50 Ø. pr. Reg. Ton, ikke alene for Frihavnens Vedkommende, men over hele Landet, Havneafgiften, som i Kjøbenhavn er for Ind- og Udgaende 50 Ø. pr. Ton, nedsættes til 30 Ø. pr. Reg. Ton i den gamle Havn, men ophæves aldeles i Frihavnen, idet man tænker paa at lægge en tilsvarende Afgift paa de Varer, der fra Frihavnen gaar ind i Landet, hvis ikke, hvad der er det rimeligste, hele Havneafgiften ophæves saavel for Frihavnens som for den gamle Havns Vedkommende.

Da Frihavnen ligger umiddelbart ved Havet bliver Lods- og Bugseringsomkostninger højst ubetydelige, ja kunne i mange Tilfælde aldeles undværes, og Kjøbenhavns Frihavn bliver saaledes en af de lettest tilgængelige, billigste og dybeste Havne i Verden.

Se vi nu hen til Hamburg, som Kjøbenhavns Frihavn særlig skal konkurrere med, ligger Fordelen fuldstændig paa vor Frihavns Side.

Hamburg er ikke og vil aldrig blive en billig Havn; den besværlige og farlige Anduvning, Opholdet ved Ebbe og Flod, den lange og ofte farlige Flodsejls med høje Lods- og Bugseringsomkostninger, selve Udgifterne i Frihavnen. den ved den store Trafik ofte besværlige og langsomme Expedition eksisterer og vil vedblive at eksistere. Medens Skibe med indtil 30 Fods Dybgaende, som tidligere nævnt, vil kunne gaa ind i vor Frihavn, kunne kun Skibe med ca. 18 Fods Dybgaende komme ind til Frihavnen i Hamburg, og det er endda kun ved enorme Udgifter til Uddybning, at Hamburg kan forhindre en forøget Tilsanding af Elben.

Denne forholdsvis ringere Dybde gør det nødvendigt, at mange af de store Oceandampere maa losse endel af Lasten i Lægtene, hvilke ret betydelige Omkostninger dog tilsidst falde paa Varerne. Hertil kommer, at Kjøbenhavns Frihavn i Isvintre vil kunne holdes ganske anderledes længe aaben end Hamburgs, hvor Frost og Isgang ofte besværliggør og standser Farten i lange Tider.

Der udgaar fra Kjøbenhavn et næsten fuldstændigt Net af Dampskibslinier til næsten alle Pladser i Østersøen, og det vil sikkert vare længe, før Hamburg faar saa mange Dampskibslinier paa Østersøen, men selv om det sker, vil Fragten fra Hamburg til Østersøen aldrig blive saa lav som Fragten fra Kjøbenhavn til Østersøen, selv efter at den holstenske Kanal bliver aabnet.

Kan vi derfor faa tilstrækkelig mange oversøiske Dampskibsruter fra Kjøbenhavn, som føre Varerne hertil til samme Fragt som til Hamburg, saa har vor Mellemhandel en betydelig Fordel fremfor Hamburgs i de mindre Udgifter i vor Frihavn, den lavere Fragt til Østersøen, enten med de regelmæssige Dampskibe eller med Dampfærgerne via Helsingborg og formentlig senere over Malmø samt i at Varetransporten til og fra vore Nabolande, specielt Sverrig, under Isvintre kan foregaa ganske ander-

ledes uhindret, end hvis den skulde foregaa over Hamburg.

Hvad vi imidlertid endnu mangle er de oversøiske regelmæssige Dampskibsruiter; vi have ganske vist ikke saa faa europæiske Ruiter, hvoriblandt især Dampskibsruterne paa Sydfrankrig, Portugal, Spanien, Middelhavet og Sortehavet ville faa Betydning for vor Frihavn; vi have den regelmæssige nordamerikanske Dampskibsroute; men det er langt fra tilstrækkeligt, skulle vi med Virkning kunne konkurrere med Hamburg, Bremen, Holland, Belgien og England maa vi nødvendigvis have regelmæssige Ruiter paa Sydamerika, Afrika, Asien og maaske Anstralien. Dette er absolut nødvendigt; skulle vi erholde vor helst betydelige Part af Mellemandelen fra oversøiske Pladser til de fleste Lande ved Østersøen samt Norge, saa maa vi ikke alene kunne tilføre disse Lande deres Varer billigere fra Kjøbenhavn, men Fragten til Kjøbenhavn maa ikke være dyrere end f. Eks. til Hamburg.

Vi have i den senere Tid haft et ypperligt Bevis paa at vi kunde have haft en betydelig Forretning med oversøiske Varer til Rusland og Finland, hvis vi havde haft vor Frihavn færdig og fremfor alt, hvis vi havde de oversøiske Dampskibslinier paa Kjøbenhavn, idet den tysk-russiske Toldkrig har umuliggjort Forsendingen af oversøiske Varer via Tyskland.

Tanken om Etablering af en eller flere oversøiske Dampskibsruter har ogsaa været fremme saavel blandt herværende som blandt udenlandske Dampskibsrederier, men man har hidtil holdt sig tilbage og ønsket at se Tiden an, idet man først har villet forvise sig om, hvorledes Trafiken udvikle sig i vor Frihavn. Dette er dog neppe den rigtige Fremgangsmaade; vel vil der uden Tvivl paa Grundlag af de bestaaende Dampskibsruter udvikle sig en maaske ret betydelig Trafik i Frihavnen, men den egentlige Trafik, det hvorpaa Frihavnen hovedsagelig er baseret, at blive Stapelplads for Østersølandene, saaledes at disse sendte deres dertil skikkede Produkter over Kjøbenhavn til Occidenten og atter derfra tog deres Forbrug via Kjøbenhavn, kan kun finde Sted, naar vi have de forskellige regelmæssige Dampskibsruter paa Occidenten.

Dette maa derfor slaas fast: først maa vi have Dampskibsruterne, dernæst kommer Trafiken, omvendt kan det ikke lade sig gøre.

Det, en Dampskibsreder bør forvise sig om, forinden han anlægger en oversøisk Rute, er om der i Landene ved Østersøen findes tilstrækkeligt Forbrug af de Varer, som Skibene skulle bringe til Kjøbenhavn, og om der er Udsigt til tilstrækkelig Returlast. For at udfinde dette, maa man undersøge, hvor mange oversøiske Varer, der via Bremen, Hamburg, Holland, Belgien, England, forsendes til Østersøen og Retur via disse Pladser til oversøiske Havne, og man vil sikkert komme til det Resultat, at der ikke alene findes Gods i tilstrækkelig Mængde, men ogsaa Udsigt til at en stor Del deraf med Fordel vil kunne sendes over Kjøbenhavn.

Vi maa ej heller overse, at vi med Hensyn til oversøiske Ruiter have en Fordel overfor Hamburg. Vi kunne nemlig i Modsætning til Hamburg, der er og nød-

vendigvis maa være Endestation for dens Ruiter, drage Fordel af, at vi ligge paa alfar Vej til Østersøen og kunne danne Ruiter i Forbindelse med en eller flere Havne ved Østersøen. Fik f. Eks. Malmø en Frihavn, vilde det være naturligt, om vi dannede Ruiter med Malmø og Kjøbenhavn som Udgangspunkter. Ligeledes vilde saadanne fælles Ruiter kunne tænkes med f. Eks. Stettin eller St. Petersburg. Særlig med Stettin tror jeg, at et Samarbejde paa dette Omraade kan tænkes muligt. Stettin kan kaldes Berlins Udhavn, og jeg tror, at Handelsstanden i sidstnævnte By ikke skulde være utilbøjelig til i Forbindelse med Kjøbenhavn at danne en eller flere oversøiske Ruiter med Stettin og Kjøbenhavn som Udgangspunkter. Man ser i Berlin med skæve Blikke til Hamburgs betydelige Handel, og man skulde der neppe have noget imod, at frigøre sig for Hamburgs Overmagt i den Retning og selv importere sit betydelige Forbrug af oversøiske Produkter samt eksportere til oversøiske Pladser en stor Del af Berlins og omliggende Egenes industrielle Frembringelser.

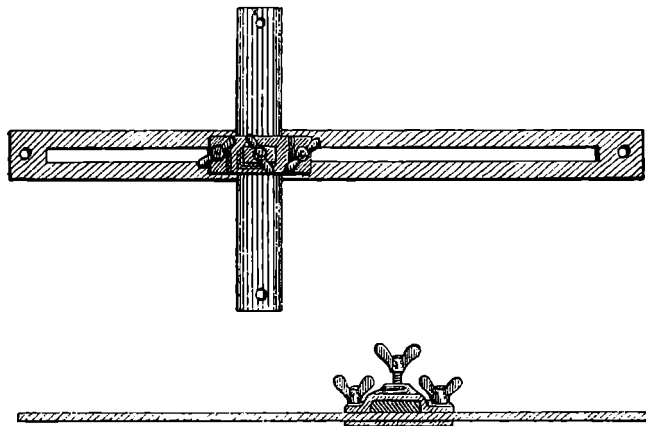
Muligt er det imidlertid, at saadanne Dampskibslinier i den første Tid vanskelig vil kunne betale sig, og at deres Børnesygdomme kunne blive ret alvorlige, men var det utænkeligt, at Regeringen, i Lighed med hvad der gøres i andre Lande, kunde være tilbøjelig til at støtte et saadant almennyttigt Foretagende de første strænge Aar ved en Statssubvention. Naar man ser hen til, at der ydes mangt et industrielt Foretagende, som kun gavner ganske Enkelte, en stedse varende Understøttelse under Form af Toldbeskyttelse, er den Tanke ikke saa urimelig, at man i en forud bestemt Aarrække yder en Understøttelse til Foretagender, som i ganske anderledes Grad tilsigte det Heles Vel. Ganske vist er det, som naturligt er, nærmest Landbointeressener, der gøre sig gældende i Rigsdagen, og vel har Skibsfarten ingen og Handelsstanden næsten ingen Repræsentanter i Tinget, men ikke destomindre tror jeg, at man i Tinget vil kunne forstaa, at man, ved at yde en midlertidig Understøttelse, vil, ved at opbølge og opretholde en saadan Dampskibstrafik, kunne gavne Landet med et mange Gange større Beløb. Frihavnen faar vi jo og mange Millioner sættes ind paa dette Foretagende, og viser det sig, at en saadan Dampskibstrafik er nødvendig, for at Frihavnen kan trives og forrente det Beløb, som den har kostet, saa er man simpelthen nødt til af Selvopholdelsesdrift at fremtvinge og muliggøre disse Dampskibslinier ved at yde dem en midlertidig Subvention.

Altsaa, Frihavnen faar vi, om et Aar formenes den aabnet for Driften; det er et sundt og godt Foretagende, som vil kunne blive til den største Fordel for hele Landet. Der er neppe Tvivl om, at der blandt Danmarks og Udlandets Forretningsfolk vil findes tilstrækkelig Dygtighed og Energi til at tage Gerningen op og føre den igennem; lad os nu ogsaa haabe, at der blandt Danmarks Skibsrederstand maa findes Folk, der med Energi og Tillid til denne store Fremtidssag for Danmark, ville tage deres Gerning op og etablere de forskellige Dampskibsruter paa oversøiske Pladser, uden hvilke Københavns Frihavn aldrig bliver det, som den i Sandhed kan og bør blive.



## Stativ til Kontramagneters Anbringelse i Nathuse.

Der er blevet forevist Redaktionen et af Fuldmægtig Westrup ved »Det forenede Dampskibsselskab«s Skibsinspektion konstrueret Stativ til Anbringelse af Kontramagneter, som vi kunne anbefale paa det bedste, saavel



paa Grund af dets simple og praktiske Indretning som paa Grund af dets Prisbillighed.

Stativet bestaar af en Skinne og en Slæde. Skinnen er 17" lang, 1 $\frac{1}{4}$ " bred og af Metal. Efter Længden har

den en 3" bred Aabning. Den fastskrues paa Indresiden af Nathuset. Slæden bestaar af en 2 $\frac{1}{2}$ " lang Metalplade, der glider med en Not i Skinnens Aabning. Magneten befæstes til Slæden ved Hjælp af en Bøjle, der fastholdes ved to Skruer med Fløjmtørik. Naar Magneten anbringes i Bøjlen, aftages den øverste Skrue; ved den nederste Skrue er Hullet i Bøjlen aflangt, saa at den kun behøver at løsnes, naar Magneten sættes paa Plads fraoven. Derefter fastskrues begge Skrueerne. Magneten kan nu hæves eller sænkes ved at forskyde Slæden, og derved anbringes nøjagtig hvor man ønsker det. I denne Stilling fastspændes den ved Hjælp af en tredje Fløjmtørik, der sidder paa Midten af Bøjlen og klemmer den fast til Skinnen. For at sikre sig mod at Magneten eller Slæden skal kunne gaa løs og falde ned ved Temperaturforandring, befæstes Magneten yderligere til Nathuset ved Stifter eller Skruer gennem de i Magneten Ender anbragte Huller.

Til hvert Nathus hører 3 Stativer, to til Magneterne, som ophæve Deviationen paa Øst og Vest. og et til Opheving af Deviationen paa Nord og Syd.

Stativerne forfærdiges af Gørtler C. Møller i Lyngby for den billige Pris af 8 Kr. pr. Sæt á 3 Stk.

## Sø- og Handelsrettsdomme.

(Vi gengive nedenfor to af Sø og Handelsretten afsagte Domme, der ganske vist omhandle Ting fra før den nu gældende Sølvs Tid; deres Resultater affceres imidlertid ikke af denne og ere derfor af Interesse ogsaa i Fremtiden.)

Sø- og Handelsrettsdom (S. S.  $\frac{500}{1892}$ ), ang. Rækkevidden af en Ansvarsfriheds-Klausul, afsagt d. 24. Maj 1893.

Sagen var anlagt af herværende Befragtere mod et Rederi i Anledning af, at den i Forlasten værende Del af en fra New-York hertil ankommen stor Kornladning befandtes beskadiget af Vand.

Dommen udtaler, at man ganske vist ikke vil kunne frakende Klausuler, hvorved Rederiet begrænses sit Ansvar for Ladningen, Betydning, men at saadanne Klausuler, for saa vidt de indeholde Afvigelser fra de alm., af Lovgivningen accepterede Regler, vilde være »at fortolke strængt«, d. v. s. ikke kunne udstrækkes videre, end Ordene og Sammenhængen med Nødvendighed kræve.

I det foreliggende Tilfælde var det nu oplyst, at der ved selve Indladning var konstateret Vand i Forlasten, hvilket Kaptajnen havde ladet udpumpe uden iøvrigt at kunne udfinde, hvorledes det var kommet der. Eftersom Skaden herefter antoges at hidrøre fra, at Skibet allerede paa selve Indladningstiden havde været utæt, og Rederiet saaledes havde misligholdt sin, tilmed i Certepartiet udtrykkelig fremhævede, Forpligtelse til at levere fuldkomment godt og tæt Skib, kunde det ikke hjælpe Rederiet, at det iøvrigt havde betinget sig Ansvarsfrihed for Kaptajnens Fejl og Forsømmelser, og det dømtes derfor til at erstatte Skaden.

Med Hensyn til Erstatningens Beregning udtaler Dommen, at Befragterne maatte være berettigede til at lægge til Grund de i Konnossementet indeholdte Kvantitetsangivelser, der udtrykkelig angav hvor meget der var lastet i hvert af Skibets Rum, uanset at Konnossementet samtidig indeholdt Klausulen »Vægt ubekendt.«

Sø- og Handelsrettsdom (S. S. Nr.  $\frac{1793}{1893}$ ) angaaende Overliggedagspenge og Kulforsyningspligt, afsagt 25. Jan. 1893.

Den svenske Dampers »Fua« var af en Købmand i Vejle fragtet til at gaa til Methil Dok, Skotland, for at indtage en Ladning Kul og gaa med denne til Vejle.

I det paa Engelsk affattede Certeparti fastsattes der 36 løbende Timer til Indladning og bestemtes 7 sh. 6 d. pr. Time i Overliggepenge, Tilfælde af Helligdag, Striker, Lockouter, Fridage i Kulgruberne, Frost, Oversvømmelser, Oprør, Storme, Uheld ved Maskineriet eller »any other unavoidable cause«, der hindrede Ladning, dog undtagne. Ladningsdagene skulde begynde fra den Tid, da Damperen var rede og stillet til Købmandens Raadighed til Ladning.

Fua ankom til Methil Søndag d. 27. December 1891 Kl. 3 Eftm. og meldte sig klar til at indtage sin Kulladning. Onsdag d. 30. Dec. Kl. 6 Morgen. Ladningen kom ogsaa til Stede d. 30te og 31te, men som det under Sagen oplystes gennem en af en Dokmester i Methil for en Fredsdommer afgiven edelig Erklæring, var der, da Fua d. 30te blev indskrevet for at lade, allerede indskrevet 9 Dampere for den, og skønt disse ladedes uden nogen Forsinkelse fra deres Side, naaede man Nytaarsdag Morgen før Fuas Tur kom, og da nu saavel d. 1ste som 2den Januar ere Helligdage i Skotland og derhos d. 3dje var en Søndag, kunde Fuas Indladning først begynde d. 4. Jan. 1892 Kl. 9 Morgen, hvorefter den iøvrigt allerede tilendebragtes samme Dags Efterm. Kl. 5, altsaa i 8 Timer. Ved Konnossementets Underskrift reserverede Kaptajnen derfor Skibets Ret til Overliggepenge for 95 Timer (∴ fra 31. Dec. 1891 Kl. 6 Efterm. til 4. Jan. 1892 Kl. 5 Efterm.) i 7 sh. 6 d. = 647 Kr. 30 Ø. Dette Beløb vægrede Befragteren sig ved at betale.

So- & Handelsretten, for hvilken Sagen indbragtes som vedtaget Værnething, erklærede imidlertid, at Befragteren burde vide, at Tilladningen af et Skib paa Kulpladser ofte opholdes af andre Skibe, og derfor, hvis han vilde have havt Udgifterne ved denne nærliggende Eventualitet lagt over paa Skibet, maatte have taget udtrykkeligt Forbehold om, at Skibet skulde være pligtig at lade »in regular turn« eller lign. Da saadan Klausul ikke fandtes, da tilmed Liggedagene vare beregnede rigeligt og da endelig Opholdet efter de foreliggende Omstændigheder ikke kunde henregnes under hvad der maatte antages sigtet til ved Udtrykket »unavoidable cause«, dømtes Befragteren til at betale det forlangte Beløb. At indskrænke Beløbet til Overliggepenge for kun 11 Timer (4. Jan. Kl. 6 Morgen til Kl. 5 Efterm.), saaledes som Befragteren subsidiært havde forlangt, kunde der ikke være Tale om, da Certepartiet kun havde Helligdage, der maatte indtræffe i Løbet af selve Ladningstiden, for Øje, medens Overliggetiden, naar den først var begyndt, maatte beregnes pr. løbende Time (jvf. ogsaa Søl. § 120.)

Under samme Sag var tillige følgende Spørgsmaal fremme: I Slutningen af Certepartiet var stipuleret »bunkers to be supplied by charteres at current price.« Ikke desmindre var Skibet, der, da Certepartiet oprettedes, laa i Dunkirk, paa Vejen til Methil gaaet ind til South Alloa, c. 70 Kvartmil fra Methil, og havde der indtaget de for hele Rejsen nødvendige Kul, 28 Tons. Befragteren paastod, at der i den Anledning i Fragten burde afgaa den derved for Af-laderne tabte Fortjeneste af 25 Kr. 45 Øre. Dommen erklærer imidlertid, at Kaptajnen, naar han trængte til Kul og derfor maatte forsyne sig undervejs i en Havn, som han iøvrigt maatte antages berettiget til at anløbe, ikke ved den nævnte Klausul kunde være udelukket fra at indtage det hele Kvantum, han vilde faa Brug for. Klausulen kunde med andre Ord kun opfattes som hjemlende en Ret og Pligt for Skibet til at forsyne sig med Kul fra Af-laderen, forsaavidt det overhovedet trængte til Kul, naar det kom til Afladerens Plads.

### Fragtberetning

fra Skibsmæglerne **Holm & Vonsild.**  
Kjøbenhavn og Lübeck.

**Danzig—Danmark** ringe Omsætning, senest betalt 30 Pfg. pr. 50 Ks. Oliekager 45/50 Pff. pr. 50 Ks. Klid.  
**Königsberg** til do. lidt livligere Omsætning, senest betalt 15/16 Mk. pr. Læst Kornvarer 45 Pfg. pr. 50 Ks. Klid.  
**St. Petersborg** til do. I Slutningen af September Maaned og indtil Dato har Markedet været fastere paa Grund af nogle presserende Afslutninger, dog opnaedes kun

18 Mk. pr. 2000 Ks. Oliekager for prompte Seilskibe, hvorimod der pr. Oktober Afsadning er betalt 16/17 Mk.  
**Danmark—Sydsverrig** 3<sup>1</sup>/<sub>2</sub> à 4 Kr. pr. 1000 Ks. Hvede.  
do.—**Østnorge** 55/60 Øre pr. 100 Ks. Byg eller Rug.  
do.—**England.** Enkelte Afskibninger af Byg, hvorfor er betalt 1:7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> d. à 1/9 d. pr. 448 lbs. London Basis.  
Fra **Nordfrankrig og Englands Østkyst** til **Danmark** livligere Omsætning — der er betalt 10 frcs. pr. Ton Oliekager 11 à 12 sh. pr. Ton Klid.  
Fra **Englands Vestkyst** til **Danmark.** Enkelte Afskibninger af Klid, der er betalt 14 à 16 sh. pr. Ton.

### Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich's Meridian. Fyrenes Lysvidde er for de danske Fyrs Vedkommende anført for en Øjehøjde af 10 Fod. Dybderne angives i Favne og Fod. Retningerne ere retvisende.

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

**Limfjorden.** I *Thyborøn-Kanal* er Dybden for Tiden ved Højvandstid: Paa *Havrevlen* 11 Fod, i *Kanalen* 11 Fod, paa *Fjordgrunden* 11 Fod.

**Kattegat.** Fyret paa *Lystønden* ved *Ostindiefarers-Grund* har været slukket, men er igjen tændt.

**Laaland N. Smaalandsfarvandet.** Paa *Yderenden* af *Kragens Havn* N.-Mole er tændt et rødt, fast Fyr. *Flammens Højde:* 19 Fod. *Synsvidden:* 3 Kml. *Brændetid:* 1ste Septbr. 30te April. *Beliggenhed:* 54° 54' 58" N. Br. 11° 21' 50" Ø. Lgd.

#### Østersøen, Sundet og Lille Belt.

**Sverig. Hanö Bugt. Bleking.** Mellem *Laxgrundet* og *Hörviksören* er en Jagt sunken i 5 Fv. Vand. *Masten* er over Vandet. *Vraget* skal afmærkes. Et Skib ligger sunket 4 Kml. S-Ø. <sup>3</sup>/<sub>4</sub> S fra *Hanö* Fyr. *To Master* ere over Vandet.

**Rusland. Finske Bugt.** S. for *Lavensari* ere følgende Sømærker udsatte: 1<sup>2</sup>/<sub>3</sub> Kml. S. for *Øen Vikarluoto* i 6<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Fv. Vand en rød Stage med rød opadbunden Kost. 59° 56' 32" N. Br. 27° 51' 12" Ø. Lgd. 4 Kbl. V. for den N.-lige Klippe paa *Mitumatala* i 6 Fv. Vand en hvid og sort sribet Stage med sorte Koste med Risene mod hinanden. 59° 57' 43" N. Br. 27° 53' 2" Ø. Lgd. <sup>3</sup>/<sub>4</sub> Kml. SSØ fra den ydre Grund *Hailoda* i 7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Fv: Vand en rød Stage med rød opadbunden Kost. 59° 55' 50" N. Br. 28° 0' 42" Ø. Lgd. 1 Kml. SSØ. fra 2 Fods Grunden *Russmatala* i 6 Fv. Vand en rød Stage med rød opadbunden Kost. 59° 52' 40" N. Br. 27° 56' 0" Ø. Lgd.

I *Kunda-Bugt* ere følgende Sømærker udsatte: <sup>1</sup>/<sub>2</sub> Kml. NV. t. V. fra *Kap Guljanemi* i 6<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Fv. Vand en hvid og sort sribet Stage med to sorte Koste. Ved *Stagen*, som stod i *Bugten*, er fastgjort en Tønde. 59° 33' 23" N. Br. 26° 34' 37" Ø. Lgd. 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Kml. NØ. <sup>1</sup>/<sub>2</sub> Ø. fra *Tolsburg* Ruin ved *Yderenden* af *Rivet* i 6<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Fv. Vand en hvid og rød sribet Stage med 2 Koste med Risene fra hinanden. 59° 33' 7" N. Br. 26° 31' 47" Ø. Lgd.

En Grund med 1 Fod Vand ligger c. 500 Alen N. t. Ø. for *Kap Altjanemi.* <sup>1</sup>/<sub>2</sub> Kbl. N. for *Grunden* er i 18 Fod Vand udsat en hvid Stage med 1 sort, nedadbunden Kost 59° 35' 27" N. Br. 26° 8' 18" Ø. Lgd.

**Riga-Bugt.** Paa *Barren* og i *Floden Düna*, fra *Mundingen* til *Alten Mühlgraben*, er der nu uddybet til 21<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Fod.

#### Nordsøen, Nordhavet og hvide Hav.

**Tydskland. Elben.** Det tomastede Fyrskib »*Oste-Riff*« er midlertidigt ombyttet med et tremasted Fyrskib.

**Jade.** N. for *Wangerood-Strand* og S. for *Tønde B* i *Aussenjade* ligger et Kabel. S. for *Spirtønde B* er det forbudt at ankre i *Linien:* »*Baaken* paa *Wangerood-Dyne* overet med *Wangerood Fyrtaarn*« og 3 Kbl. Ø. for denne Linie.

**Ems.** Paa *Baaken* paa *Memmert Sand* er *Ballonen* igen borttagen.

I *Oster-Ems* er der mellem *Tønderne* O E, O F og O G paa den ene Side og O 3, O 4 og O 5 paa den anden Side flere grunde Steder med kun 19 Fod Vand.

**Holland. Zeegat van Terschelling.** Den grønne Tønde ved *Pollendam* V.-Hoved er ombyttet med en Stumtønde Nr. 11, der ligger tæt NV. for *Hovedet.* Ved den Ø.-lige Forlængelse af *Pollendam* er Stumtønde Nr. 12 ombyttet med en grøn Tønde.

**Onrust** Redningsbaaken paa *Onrust, Zeegat van Texel*, ligger paa 52° 59' 0" N. Br. 4° 43' 41" Ø. Lgd.

**Zuiderzee.** Et Vrag ligger sunket i 10 Fod Vand mellem *Vollenhove* og *Kuinre*, fra *Kuinre Kirke* i S. 15° Ø. 52° 44' 54" N. Br. 5° 51' 35" Ø. Lgd. Det er afmærket med en Vager med Stage og Tværtræ. Et Vrag ligger sunket i 10 Fod Vand mellem *Uitdam* og *Marken*, fra *Marken Fyr* i S. 19° V. 52° 25' 30" N. Br. 5° 7' 21" Ø. Lgd.

**Hoek van Holland.** Den 21. Septbr. 1893 er Fyret paa Fyrskibet »*Maas*« forandret. Det viser nu rødt Fire-Blink hver <sup>1</sup>/<sub>2</sub> Minut. Mørke mellem hver Gruppe 9 s.

**England. Themsen.** Paa »*Africaine*« ved *Bow Creek*, paa »*Britomart*« ved *Dagenham* og paa »*Buenos Ayres*« ved *Rainham Creek* ere de hvide Fyr med Blus slukkede.

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

**England V.-Kyst.** Fyrskibet i *Carnarvon bay* ligger 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Kml. N. 25° Ø. for den tidligere angivne Plads. 53° 6' 55"

Trælastfragtmarkedet fra Botten til Danmark er snart forbi for iaar. Ikke fordi der ikke findes Laster tilbage, thi det gjør der, men fordi der snart ikke findes flere Sejlskibe, der ville gaa op til Botten mere iaar.

Der er sidste Uge fragtet nogle faa Sejlskibe fra Sydbotten til 24/25 Rmk., og fra Finland have mindre Sejlskibe faaet op til 28/29 Mk., medens Finland liggende større Sejlskibe derimod ere fragtede til 21 à 22 Mk.

Dampskibe have erholdt 24 à 25 Mk, fra svensk og finsk Sydbotten, dog er det nok muligt, at disse Fragter senere hen ville stige endel, medens det ingenlunde er udelukket, at Dampere, der have taget Last op til Botten og som ere hurtig disponible, ville blive tvungne til at tage Returlast af Træ til endogsaa lavere Fragt.

Kulfragtmarkedet er ikke og kan ikke, paa Grund af de i England raadende Strikeforhold, være stabilt. Der er sluttet endel smaa Dampere til 6/6 à 7/3 til danske Havne og større Dampere fra 5/3 d til 6/ pr. Ton. Derimod maa man ved Kulbefragtinger være forsigtig med Turn Klausulen, thi de abnorme Forhold for Tiden kunne ofte foraarsage et temmeligt langt Ophold.

## Fra Sø og Land.

„New-York Journal af Commerce“ bringer en Meddelelse om, at „Norddeutsche Lloyd“ skal have besluttet at lade bygge to nye Dampere paa 6,000 Tons til den transatlantiske Fragt- og Passagerfart; endvidere skal Selskabet have sluttet Kontrakt om to Dampere til de østasiatiske og australske Linier, to til den sydamerikanske Linie og to til Nordsøfarten.

Skønt Koleraen i Hamburg iaar langt fra har den ondartede Karakter som ifjor, har det Hamburg-Amerikanske Paketfartselskab dog, for at undgaa Besværlighederne ved de trufne Karantæneforanstaltninger, set sig nødsaget til indtil videre at lade sine Hurtigdampere udgaa fra Wilhelmshaven.

Eter „Hansa“ meddele vil følgende:

Paa Skibs- og Maskinbyggeriet i Danzig løb i forrige Uge et for rumænsk Regning bygget Skib af Stapelen; det er en Staal-Slæbedamper af 19,8 m. Længde, 5 m. Bredde, med et Dybgaaende af 1,4 m. Skibet, der fik Navnet „Fratu Ghenciu“, skal i Begyndelsen af denne Maaned tiltræde Rejsen til Braila, dets fremtidige Hjemstavn.

N. Br. 4° 43' 30" V. Lgd. 24 Fods Grunden *Carrey Hen* er 1,4 Kbl. i Diameter. 53° 14' N. Br. 4° 41' V. Lgd. Der staar som oftest stærk Strømkobling over Grunden. To Grunde ere fundne S. for *Penrhos point*. Den yderste med 5 Fv. Vand ligger 6 Kbl. S. 24° Ø. fra Pynthens V.-Kant. 53° 16' 20" N. Br. 4° 40' 40" V. Lgd. Den inderste med 22 Fod Vand ligger 5 Kbl. S. 28° Ø. fra Pynthens V.-Kant.

### Nordlige Atlanterhav.

I *Atlanterhavet* er Vrag m. m. truffen saaledes: Den 3. Aug.: 20° 23' N. Br. 43° 58' V. Lgd. Vraget af „*Navarch*“. Fokkemast og Stormast staaende. Den 17. Aug.: 37° 26' N. Br. 59° 37' V. Lgd. Vraget af Skonnert „*Caleb S. Ridgway*“. Den 21. Aug.: 51° 3' N. Br. 12° 40' V. Lgd. Vrag med Dækket i Vandet, to Mastestumper staaende. ? : 32° 14' N. Br. 43° 41' V. Lgd. Vrag af en Skonnert med Bunden opad.

**Azorerne.** Den 27. Septbr. 1893 slukkes Fyret paa Kajen ved Toldbygningen i *Ponto Delgada*.

**Newfoundland V.-Kyst.** En 15 Fods Grund er funden 3¼ Kbl. fra Kysten Ø for *Marsh point* N. 78° Ø, 8½ Kml. fra Kap. *St. George*. 48° 29' 40" N. Br. 59° 1' 40" V. Lgd.

**Newfoundland V.-Kyst Port au Port** En 2¾ Fv. Grund er funden midt i Indløbet til *Port au Port*, fra *Long point* i S. 55° Ø., 1½ Kml. 48° 47' 30" N. Br. 58° 44' 30" V. Lgd.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts.** Skonnerten „*Accasia*“ ligger sunken i 13 Fv. Vand S. 70° Ø., 4½ Kml. fra *Chatam* Fyrtaarn.

**Charleston. South Carolina.** Fyrskibet Nr. 34 „*Rattlesnake shoals*“, der er forlist i en Storm, er ombyttet med Fyrskib Nr. 29.

**Charleston. South Carolina.** De forreste Baaker paa *Morris island* til Ledelinierne ere igjen opførte.

### Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**Rusland. Nikolajev.** Den nye Havn ved *Nikolajev* er fuldført. Den ligger V. for Koffardihavnen og dannes af en 1,200 Alen lang Mole, som i SØ. og Ø. strækker sig ud fra Kysten. Paa de yderste 450 Alen af Molens Inderside er der 15½ Fod Vand og af dens Yderside 17 Fod. Paa Molehovedet skal tændes et rødt og hvidt vexlende Fyr. Flammens Højde: 36 Fod. Grunden langs Indersiden og langs Ydersiden af Molen er afmærket med 3 sorte Vagere. I Havnen er Dybden over 11 Fod betegnet ved to grønne Lanterner overet og Dybden under 5 Fod ved to røde Lanterner overet.

### Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

**Bahama Øer. Turks island.** En 13 Fods Grund ligger 1 Kml. N. 3° V. fra *North rock* og tæt NØ. for den allerede kjendte 4½ Fv. Pulle. 21° 15' N. Br. 71° 14' 35" V. Lgd.

### Karantænebestemmelser m. m.

**Portugal.** — De spanske Provindser *Biscaya*, *Sarragossa* og *Navarra* ere erklærede for kolerasmittede.

**Santander** og **Altona** ere erklærede for kolerasmittede. **Liverpool** er erklæret fri for Kolera. Provindsen *San Luiz do Maranhao* er erklæret fri for gul Feber.

**Hamburg** er erklæret for kolerasmittet og **Brunsvik** i **Georgia** er erklæret for smittet af gul Feber, **Georgia** for mistænkt for gul Feber.

**Tyrkiet.** — Skibe fra **Hamburg** underkastes 1 Dags Karantæne og fra **Rusland** mellem **Batum** og **Hoppo** 5 Dages Karantæne.

Skibe fra **Livorno** underkastes 10 Dages, fra **franske** Havne i **Middelhavet** og fra **Monaco** 1 Dags Karantæne.

**Sverige** og **Norge.** — Overfor **Danmark** og **Finland** er der for Rejsende indført Lægeeftersyn og Lægetilsyn

**Sverige.** — Spanske Havne ved **Atlanterhavet** mellem **Frankrig** og **Portugal** ere erklærede for kolerasmittede.

**Belgien.** — Tyrkiske og bulgarske Havne ved **det Sorte Hav**, **Livorno**, **Bilbao** og **Brest** ere erklærede for kolerasmittede.

**Ægypten.** — **Antwerpen** er erklæret for kolerasmittet.

**Brasilien.** **Antwerpen** og **Rotterdam** ere erklærede for kolerasmittede og **Holland** og **Belgien** iøvrigt for mistænkte. Karantænen udholdes ved **Ilha Grande**.

**Grækenland.** — Skibe fra **Konstantinopel**, begge Sider af **Dardanellerne**, **Marmora Havet** og **Bosporus** samt **Antwerpen** underkastes 10 Dages Karantæne i **Delos** og **Trikevi**. Skibe fra Havne mellem **Saloniki** og den græske Grænse, mellem **Arta Bugt** og den montenegriske Grænse samt fra Kysten mellem **Makri** og den ægyptiske Grænse underkastes Observationskarantæne.

### Søkort-Arkivet.

Paa *Søkort-Arkivet* er nu udkommet:

**Den danske Løds.** 4de Udgave.

Pris: Kr. 400; i Lærrebsbind Kr. 500.

#### ABONNEMENTSPRISEN

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

Bladet omdeles ved I'ostvæsenets Foranstaltning.

#### AVERTISEMENTS-PRIS:

Første Side pr. Petitlinie à 45 mm Bredde	25 Øre,	udenlandske 35 Øre
De øvrige Sider	—	do. 25 —
Moderation for	5 Gange	10 Gange
½ Side eller derover	20 %	30 %
Mindre end ½ Side	10 %	20 %
		40 %

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER FREDAG.

Nr. 2.

Kjøbenhavn, Fredag den 6. Oktober 1893.

1. Aarg.

INDHOLD: Finansloven og Skibsfarten. — Frihavnen og Skibsfarten, af Skibsmægler Ulrik Holm. — Stativ til Kontramagnetens Anbringelse i Nathuse. — Sø- og Handelsrettsdomme. — Fragtberetning fra Holm & Wonsild. — Fra Sø og Land. — Efterretninger for Søfarende.

**AXEL E. AAMODT,**

18, Kongens Nytorv 18.

Grundlagt 1857. Telefon 106.

De af Søkaartarkivet udgivne nye Skibs- og Maskin-Dagbøger anbefales.

**Ankere & Kjæder,  
Jern- & Staalrosser,  
Sejldug & Tougværk**

samt alle Skibs Inventarier anbefales fra Lager

**John Forbæch,**

St. Annæplads 19 & 21.

**J. Chr. Petersens  
Papirhandel,**

Store Kirkestræde 1.

Grundet 1845 Telefon 249.

**„Autocopisten“.**  
Mangfoldiggjøringsapparat.  
Kvart Format 36 Kr.

## „Dansk Søfartstidende“,

redigeret af *L. Drechsel*, i Redaktionen Kaptajn *Jacob Holm*, Formand for alm dansk Skibsførerforening, udgivet under Medvirkning af Premierløjtnant af Flaaden *Clausen*, Skibsmægler *Ulrik Holm* (Firma *Holm & Wonsild*), Underdirektor ved Orlogsværftet *Rasmussen*, Premierløjtnant af Flaaden *Trolle*, cand. jur., Assistent i Justitsministeriet *Tybjerg* m. Fl., som eventuel Bidragyder Grosserer, Folkethingsmand *Hage*, udgaar hver Fredag med et 8-sidigt Numer. Bladet bringer Artikler om alle i Forbindelse med Skibsfarten staaende Forhold og følger alle Bevægelser paa Søfartens Omraade her hjemme og i Udlandet; det bringer hver Uge en Beretning om Fragtforholdene og et Uddrag af Søkaartarkivets „Efterretninger for Søfarende“.

Abonnement for Oktober Kvartal à 1 Kr. 50 Øre foruden Postpenge, tegnes paa alle kgl. Postkontorer og Brevsamlingssteder, i alm. dansk Skibsførerforenings Kontor, St. Annæ Plads 13, fra 11—3, og i Redaktionen, Holsteinsgade 9, Ø. Sidstnævnte to Steder samt i Triers Bogtrykkeri, Bredgade 32, modtages Annoncer til Indrykning i Bladet.

**J. D. Beauvais,**

Conservesfabrik.

Grundlagt 1850

Leverandør til de kgl. danske og svenske  
Mariner.

Fuldstændig Skibsprovantering

**S. Friedlænder.**

14 Ved Stranden 14

Grundlagt 1838. Telefon 1090.

Danske, engelske, tyske,  
franske

Connossementer.

Connossementer Leith  
& Hull.

Klareringsblanketter.



Isolering (Kieselguhr. Filt m. m.)  
paa Kjædler, Dampvær m. m.

**Dahlstrøm & Lohmann.**

Maskinbyggeri og Kjædelsmedie.

Grundlagt 1866.

Kjøbenhavn C. Christianshavns Kanal 6.

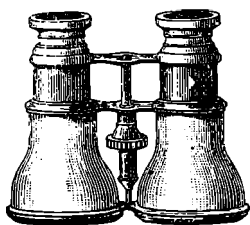
Transportable 4 Hkr. Damp-Spil til ca. 2000  $\mathcal{L}$  Løft, anvendelige Hejse- og Dobbeltvirkende Pumper med 4" Stempel, indrettede til Haand- eller Maskinkraft, kunne leveres med kort Frist.

**LUDVIG OLSEN.**

Pommersk Trælshandel.

Nørresøgade 7. Kjøbenhavn K.

Indførsel af Sveller, Telegrafstænger, Rundtræer og Bjælker i alle Dimensioner, Grantømmer til Bygningsbrug, Gran- og Fyrreplanker etc. etc.



H. & Holst's

Efterfølger, (408)

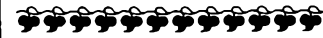
Hans Liisberg,

Uhr- og

Instrumentmager.



EM. Z. SVITZERS  
BJERGNINGS-ENTREPRISE.  
BREDGADE 32.  
KJØBENHAVN, K.



Chr. E. Mathiesen.

Etableret 1881. (191)

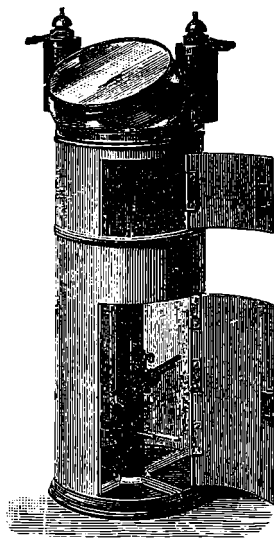
Importør af Olier.

Specialolier til Cylindre, Centrifuger,  
Gasmotorer, Dynamomaskiner,  
Marinemaskiner, Spindemaskiner  
m. m. føres i en gros Forhandling  
Adr.: Frederiksberggade 27, Kjøbenhavn.

## Cornelius Knudsens Etabl.,

37. Kjøbmagergade Kjøbenhavn.  
Patent Multiplicator, Kompasser,  
Sprit- og Baadskompasser,  
Patent Tidsglas. Saltmaalere,  
Sextanter og Oktanter.  
Kaptejn Rungs  
Universal-Bathometer.  
Logge og Loddemaskiner.  
Dybhavsthermometre  
med Vendeapparat.  
Barometre, Thermometre, Manometre.  
Indicatorer. Tegnebestikker.  
Paralellinealer.  
Marinekikkerter.  
Complete Dykkerdragter.

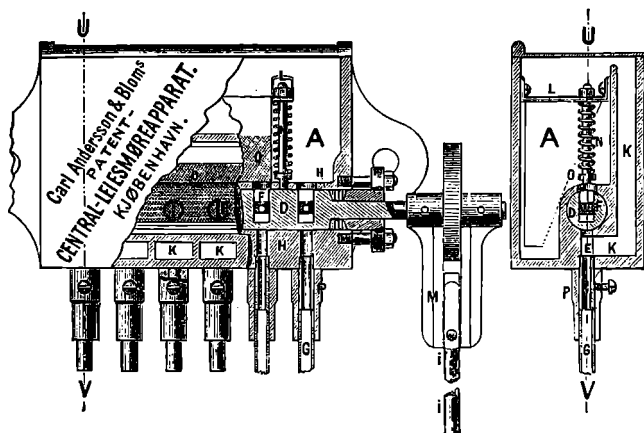
Reparationer udføres med Omhu.



D'Hrr. Maskinmestres Opmærksomhed henledes herved  
paa Firmaet

**CARL ANDERSSON & BLOMS,**  
anerkjendte automatiske

„Central Lejesmøreapparat“.



I Løbet af 4 Aar afsat 3000 Apparater. Garanti 10 Aar.

## Westfalske Anthracite og Smedekul

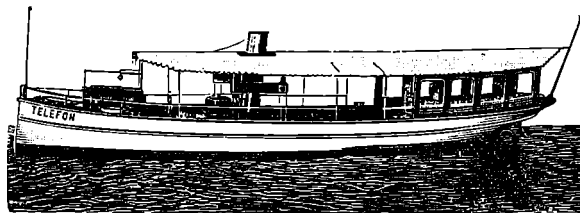
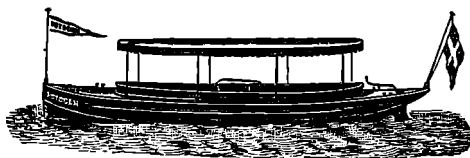
anbefales som de bedste Kul henholdsvis til  
Maskiner og Smedebrug.

**CARL NORSTRAND,**  
Kjøbenhavn K.

Rheinisch Westfälisches Kohlen Syndicat  
Vertretung für Skandinavien.

## LJUNGGRENS VERKSTADS

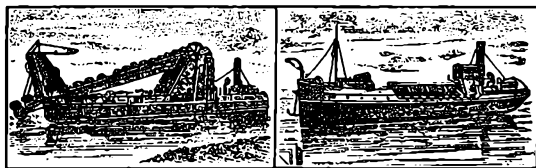
**AKTIEBOLAG**  
**CHRISTIANSTAD.**



Dampbaade for Passager- og Bugsertrafik samt  
Lystbaade med Damp- eller Petroleumsmaskiner.

Agenter for Danmark:

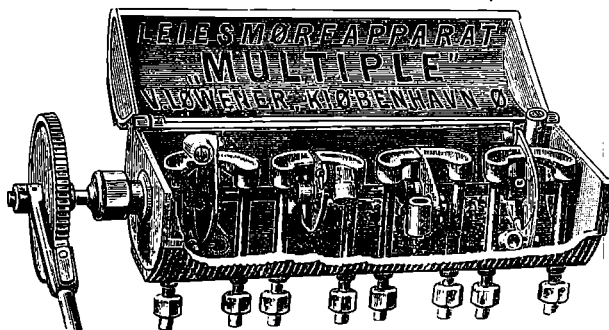
**F. L. SMIDTH & CO.,**  
VESTERGADE 29. KJØBENHAVN.



## Nybygninger,

Kjøb og Salg af Sejl- og Dampskibe  
besørger meget fordelagtigt gennem grundigt Kjendskab til  
Søfartsforhold, samt Ind- og Udlandets Skibsbyggerier.  
Uddybningsmateriel og Transportmidler  
af enhver Slags samt nyeste Konstruktioner haves disponibelt  
tilsalg og til Udleje.

**Ingeniør Andr. Vang,**  
Kjøbenhavn.



## Jørgensen & Spreckelsen,

Kul- og Cokes-Import,

St. Annæ Plads 10,

Kjøbenhavn K.

Ene-Import af Dechmont Hartley Dampkul

som i Fordampning overgaa bedste Newcastlekul,  
ifølge foretagne Prøve.

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER FREDAG.

Nr. 4.

Kjøbenhavn, Fredag den 20. Oktober 1893.

1. Aarg.

INDHOLD: Universal-Deflektoren, af Premierløjtnant i Flaaden C. Clausen — Literatur. — En ny Eksportartikel til Australien. — Fra Sø og Land. — Fragtberetning fra Holm & Wonsild. — Efterretninger for Søfarende.

## AXEL E. AAMODT,

18, Kongens Nytorv 18.

Grundlagt 1857. Telefon 106.

De af Søkaartarkivet udgivne nye Skibs- og Maskin-Dagbøger anbefales.

Paa Undertegnedes Forlag er udkommet:

## Nautisk Almanak

beregnet til Greenwich Meridian for Aaret 1894. Udgivet af J. A. D. Jensen, Navigationsdirektør. Pris 50 Øre.  
G. E. C. Gad.  
Vimmelskafte 32.

## Ankere & Kjæder, Jern- & Staalrosser, Sejldug & Tougværk

samt alle Skibs Inventarier anbefales fra Lager

John Forbæch,

St. Annæplads 19 & 21.

## J. Chr. Petersens Papirhandel,

Store Kirkestræde 1.

Grundet 1845 Telefon 243

## „Autocopisten“.

Mangfoldiggjørelsesapparat.  
Kvart Format 36 Kr.

Telefon 1268.  
Telegr.-Adr. Nilsson 167.

## Carl Nilsson,

Amallegade 37,  
Kjøbenhavn K.

Lager af Olier og Maskin-Artikler.

Leverander  
til de fleste danske Damp-  
skibsselskaber.

## J. D. Beauvais,

Conservesfabrik.

Grundlagt 1850.

Leverandør til de kgl. danske og svenske  
Mariner.

Fuldstændig Skibsproviantering.

## „Dansk Søfartstidende“,

redigeret af L. Drechsel, i Redaktionen Kaptajn Jacob Holm, Formand for alm. dansk Skibsførerforening, udgivet under Medvirkning af Premierløjtnant af Flaaden Clausen, Skibsmægler Ulrik Holm (Firma Holm & Wonsild), Underdirektør ved Orlogsværftet Rasmussen, Premierløjtnant af Flaaden Trolle, cand. jur., Assistent i Justitsministeriet Tybjerg m. Fl., som eventuel Bidragyder Grosserer, Folkethingsmand Hage, udgaar hver Fredag med et 8-sidigt Numer. Bladet bringer Artikler om alle i Forbindelse med Skibsfarten staaende Forhold og følger alle Bevægelser paa Søfartens Omraade her hjemme og i Udlandet; det bringer hver Uge en Beretning om Fragtforholdene og et Uddrag af Søkartarkivets „Efterretninger for Søfarende“.

Abonnement for Oktober Kvartal à 1 Kr. 50 Øre foruden Postpenge, tegnes paa alle kgl. Postkontorer og Brevsamlingssteder, i alm. dansk Skibsførerforenings Kontor, St. Annæ Plads 13, fra 11—3, og i Redaktionen, Holsteinsgade 9, Ø. Sidstnævnte to Steder samt i Triers Bogtrykkeri, Bredgade 32, modtages Annoncer til Indrykning i Bladet.



Isolering (Kieselguhr, Filt m. m.)  
paa Kjæder, Dampvær m. m.

## Dahlstrøm & Lohmann.

Maskinbyggeri og Kjædelsmedie.

Grundlagt 1866.

Kjøbenhavn C. Christianshavns Kanal 6.

Transportable 0 Hkr. Damp-Spil til ca. 2000  $\text{Ø}$  Løft, anvendelige Hejsespil, samt Dobbeltvirkende Pumper med 4" Stempel, indrettede til Haand- eller Maskinkraft, kunne leveres med kort Frist.

## S. Friedlænder.

14 Ved Stranden 14.

Grundlagt 1838. Telefon 1030.

Danske, engelske, tyske,  
franske

Connossementer.

Connossementer Leith  
& Hull.

Klareringsblanketter.

EM. Z. SVITZERS  
BJERGNINGS-ENTREPRISE.  
BREDGADE 32.  
KJØBENHAVN, K.

**Chr. E. Mathiesen.**  
Etableret 1881. (191)  
**Importer af Olier.**  
Specialolier til Cylindre, Centrifuger,  
Gasmotorer, Dynamomaskiner,  
Marinemaskiner, Spindemaskiner  
m. m. føres i en gros Forhandling  
Adr. i Frederiksberggade 27, Kjøbenhavn.

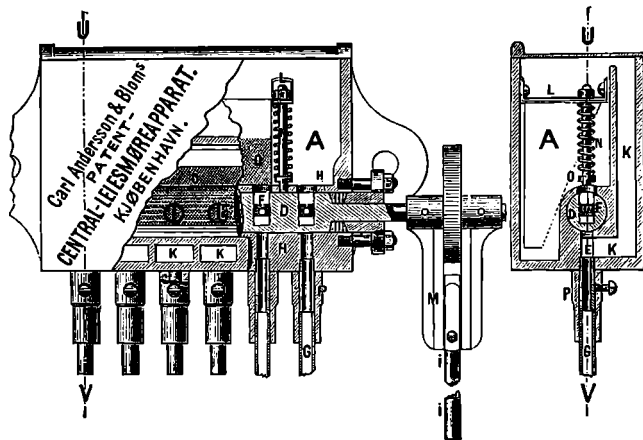
Paa P. G. Phillipsens Forlag  
har forladt Pressen 2det Oplag  
af  
**Søloven**  
og Lov om danske Skibes  
Registrering.

Udgivne og forsynede med et  
udførligt Sagregister  
ved  
Professor, Dr. jur. **Viggo Bentzon.**  
Denne fortrinlige Udgave af  
Søloven er uundværlig for en-  
hver **Søfarende** og større **For-  
retningsdrivende.**  
Pris indb. 1 Kr. 60 Øre.

D'Hrr. Maskinmestres Opmærksomhed henledes herved  
paa Firmaet

**CARL ANDERSSON & BLOMS**  
anerkjendte automatiske

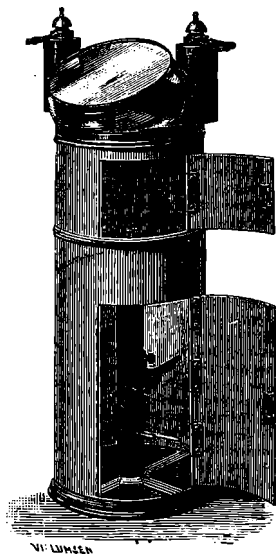
„*Central Lejesmøreapparat*“.



I Løbet af 4 Aar afsat 3000 Apparater. Garanti 10 Aar.

**Cornelius Knudsens Etabl.,**

37. Kjøbmagergade Kjøbenhavn.  
Patent Multiplikator, Kompasser,  
Sprit- og Baadskompasser,  
Patent Tidsglas. Saltmaalere,  
Sextanter og Oktanter.  
Kaptejn Rungs  
**Universal-Bathometer.**  
Logge og Loddemaskiner.  
Dybhavsthermometre  
med Vendeapparat.  
**Barometre, Thermometre, Manometre.**  
Indicatorer. Tegnebestikker.  
Parallelinealer.  
Marinekikkerter.  
Complete Dykkerdragter.



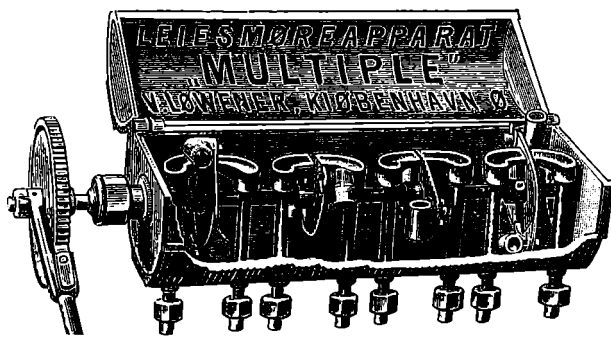
Reparationer udføres med Omhu.

**Westfalske Anthracite og Smedekul**

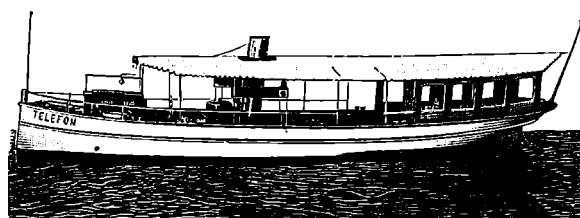
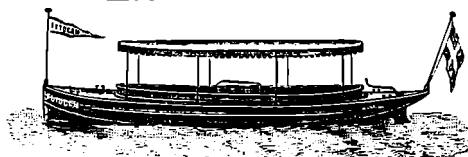
anbefales som de bedste Kul henholdsvis til  
**Maskiner og Smedebrug.**

**CARL NORSTRAND,**  
Kjøbenhavn K.

Rheinisch Westfälisches Kohlen Syndicat  
Vertretning für Skandinavien.



**LJUNGGREN'S VERKSTADS  
AKTIEBOLAG  
CHRISTIANSTAD.**



Dampbaade for Passager- og Bugsertrafik samt  
Lystbaade med Damp- eller Petroleumsmaskiner.

Agenter for Danmark:

**F. L. SMIDTH & CO.,**  
VESTERGADE 29. KJØBENHAVN.

**Jørgensen & Spreckelsen,**

Kul- og Cokes-Import,

St. Annæ Plads 10,

Kjøbenhavn K.

**Ene-Import af Dechmont Hartley Dampkul**

som i Fordampning overgaa bedste Newcastlekul,  
ifølge foretagen Prøve.



**Nybygninger,**

Kjøb og Salg af Sejl- og Dampskibe

besørges meget fordelagtigt gennem grundigt Kjendskab til  
Søfartsforhold, samt Ind- og Udlandets Skibsbyggerier.

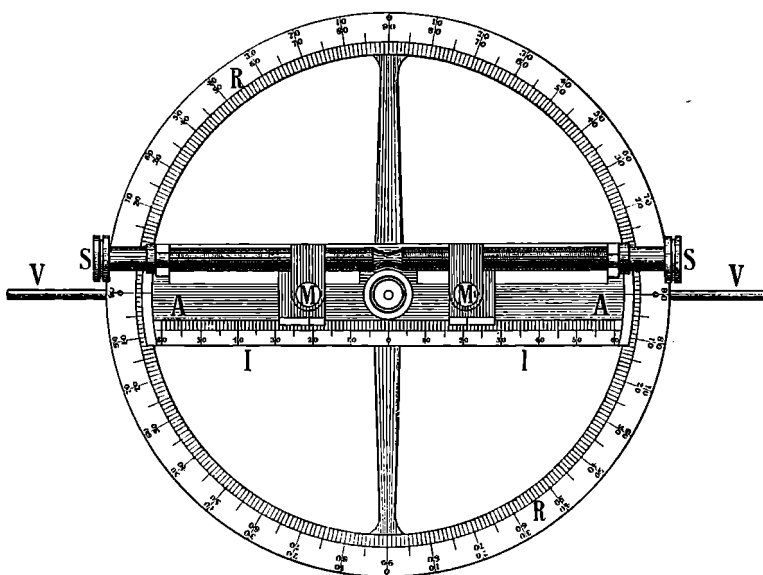
**Uddybningsmateriel og Transportmidler**

af enhver Slags samt nyeste Konstruktioner haves disponibelt  
tilsalg og til Udleje.

**Ingeniør Andr. Vang,**  
Kjøbenhavn.

## Universal-Deflektoren.

Af Premierløjtnant i Flaaden C. Clausen.



Universal-Deflektoren består af en i Grader inddelt Ring R, der i sit Centrums Underkant har en lille Styretap, som er bestemt til at hvile i en Fordybning paa Kompasslaagets Midte.

En Alhidade A, der er forsynet med to lodrette Magneter M og M<sub>1</sub>, hvis Poler ere modsat vendte, og som ere anbragte i Hylstre, hvoraf det ene er malet rødt og det andet blaat, kan dreje sig om en Tap paa Overkant af Ringens Midte. Magneterne kunne nærmes til eller fjernes fra hinanden ved Hjælp af en Skrue S med modsat skaarne Gænger, og deres indbyrdes Afstand i Millimeter kan aflæses paa Skalaen J.

Viseren V gaar igennem Ringens Omkreds og Centrumstappen og kan forskydes til begge Sider; den skal, naar Instrumentet bruges, stilles i langskibs Retning paa Oversiden af Kompasset, i hvilken Stilling den helst bør fastholdes ved en lille Bøjle eller et Par smaa Stifter, anbragte paa Laagets Rand.

Universal-Deflektoren kan i Taage og Tykning samt forøvrigt under alle Forhold, naar Skibets Bevægelser ikke ere for voldsomme og Styringen god, benyttes til uden Peilinger:

- 1) At kompensere Kompasset saavel for Halvcirkel — som Kvadrantdeviation.
- 2) At finde Deviationen paa alle Kurser.  
Endvidere, naar Kvadrantdeviationen paa Forhaand er hævet, til uden Peilinger:
- 3) At kontrollere Kontramagneternes Beliggenhed ved at lægge Skibet paa 2 devierende Kurser.
- 4) At kontrollere Deviationen paa den styrede Kurs og rekonstruere Deviationstabellen ved kun 1 Kursforandring.  
Samt endelig, hvis Kvadrantdeviationen er hævet og misvisende Kurs bekendt, til:
- 5) At kontrollere Kompensationen af Halvcirkeldeviationen uden Kursforandring, altsaa ogsaa til

at nedlægge eller rette paa Kontramagneternes Beliggenhed, naar Skibet ligger ved Bolværk eller til Ankers.

- 6) At kontrollere Deviationen ved Rekonstruktion af Deviationstabellen uden Kursforandring.

Alle de ovennævnte Opgaver løses ved med Deflektoren at maale Direktionskraften paa en eller flere Kurser. Fremgangsmaaden er følgende: Skibet lægges paa den ønskede Kurs efter det Kompas, der skal rettes eller undersøges, og en dertil svarende Kurs efter et andet af Skibets Kompasser holdes saa nøjagtig som muligt medens Maalingen finder Sted.

Deflektoren, hvis Magneter forinden ere bragte i Normalindstilling, hvorved forstaas, at deres indbyrdes Afstand er saaledes, at de tilsammen virke ligesaa stærkt paa Kompassnaalen, som Jordens horizontale magnetiske Kraft, sættes dernæst paa Kompasslaaget med Viseren V i Diametralplanen og det blaa Hylster, hvori den ene Magnets Sydpol er anbragt, over Rosens Nord.

Alhidaden drejes nu langsomt rundt, indtil dens Stilling er vinkelret paa Kompassnaalens oprindelige Retning.

Kompassnaalen slaar da ud, og den vil med lidt Øvelse kunne bringes hurtig i Ro, hvorefter Udslaget aflæses i et Øjeblik, da Skibet ligger nøjagtig Kurs efter Hjælpe-Kompasset.

Der skal ikke her nærmere gøres Rede for, hvorledes de fundne Udslag kunne benyttes til Kompassets Kompensation eller Deviationens Undersøgelse; men det skal kun bemærkes, at den fuldstændige Brugsanvisning kan faas udleveret fra Instrumentmager Cornelius Knudsens Etablissement, som har overtaget Forfærdigelsen af Instrumentet, hvorpaa der er udtaget Patenter i mange Lande.

Universal-Deflektoren kan foruden til de ovenfor angivne Formaal endvidere benyttes til at undersøge, om Rosen har tilstrækkelig stor Indstillingsevne, hvad der for



en Skibsfører er af største Vigtighed at vide Besked med, da i modsat Fald Kompasset ikke vil kunne gøre tilstrækkelig Fyldest under alle Forhold.

Fremgangsmaaden ved en saadan Undersøgelse skal derfor blive nøjagtig beskrevet i et følgende Nummer af »Dansk Søfartstidende«.

Til Slut kan endelig anføres, at man ved Hjælp af Universal-Deflektoren, der er bleven indført i Marinen, i

indeværende Sommer har kompenseret Kompasserne i flere af Orlogsskibene, medens disse endnu laa ved Bolværket, og at det efter Udlægningen fra Værftet har vist sig, at den tilbageværende Deviation kun var meget ringe.

Ligeledes have de Deviationsundersøgelser, der ere blevne anstillede med Benyttelse af Deflektoren, givet gode Resultater, selv i stiv Kuling og med saa megen Sø, at Skibet har haft betydelige Bevægelser.

## Literatur.

### „Den danske Lods“.

Fra »Det Kongelige Søkort Arkiv« er for kort Tid siden udgaaet 4de Udgave af »Den Danske Lods«. Denne Bog har saa stor Betydning for Søfarten i vore Farvande, at en nærmere Omtale af den ikke bør savnes i »Dansk Søfartstidende.« Den Omstændighed, at Bogen er udkommet som en Udgave af den oprindelige, første Gang i 1843 fremkomne Danske Lods, maa bibringe dem, der endnu ikke kende den, den Opfattelse, at den, ligesom sine nærmeste Forgængere, er et Optryk af den ældre Udgave, forsynet med de fornødne Rettelser. Man vil allerede ved et flygtigt Blik paa den se, at dette ikke er Tilfældet, men at denne nye Udgave tværtimod er en hel ny Farvandsbeskrivelse, saavel hvad Form som Indhold angaar.

Den ældre Udgave af Danske Lods var et for sin Tid udmærket Værk, som ogsaa har vundet almindelig og berettiget Anerkendelse blandt Søfarende, og som har været af stor Betydning for Sejladsen i vore Farvande, men helt bortset fra de mange Forandringer, der ere foregaaede paa Søfartens Omraade, siden den fremkom, og som maa forandre Indholdet af en saadan Farvandsbeskrivelse i betydelig Grad, er det klart, at selve disse Forandringer og navnlig Dampskibsfartens stærke Udvikling i den nyere Tid har bevirket, at der stilles helt andre Krav end tidligere til Inddeling og Behandling af Stoffet. I gamle Dage havde man anderledes Tid til at gøre sig bekendt med Detaillerne ved Dybdeforhold, Farvandenens og Kysternes Beskaffenhed end nu, og hele Navigeringen var mere beregnet herpaa. Nutildags gælder det mere om hurtigt at kunne faa fat paa de bestemte Oplysninger, man har Brug for i Øjeblikket, og det er derfor af den største Betydning, at Stoffet er ordnet paa en tydelig og let overskuelig Maade.

Vi tro, at den ny Udgave af Danske Lods tilfredsstiller denne Fordring. Man har brudt med de Principer, hvorefter de ældre Farvandsbeskrivelser ere affattede, og antaget de samme, som benyttes i alle nyere udenlandske Bøger af denne Art. Klarhed og Overskuelighed er her ved i høj Grad fremmet.

Stoffet er saaledes inddelt i to Hoveddele: Farvandene V for Skagen og Farvandene Ø for Skagen, og hver af disse Dele igen i bestemt afgrænsede Underafdelinger, enten kortere Kyststrækninger eller større Farvandsomraader, saasom Sund og Belter, Limfjorden, Smaalandsforvandene o. s. v. De forskellige Kyststrækninger eller Farvande, som beskrives, ere ens behandlede, idet man først har angivet Strøm, Ebbe og Flod m. m., dernæst beskrevet de kendelige Punkter, som ses paa Land, Kirker, Møller, Fyr o. s. v.

Endvidere beskrives Landgrundens Ejendommeligheder, ligesom ogsaa Farvandet udenfor Landgrundene med løse Grunde og Puller, Bundart, Afmærkning m. m. og endelig Ankerpladser og Besejling af Farvandet ved Hjælp af Sejl-anvisning og ved et betydelig Antal Mærker, der for manges Vedkommende ere ledsagede af fortrinlige Landtoninger.

Er end denne Ordning af Stoffet ikke helt konsekvent gennemført i Bogen, saa er den dog gennemgaaende fulgt og ved Hjælp af de gode Indholdsfortegnelser, som findes, i Bogen, de tydelige Overskrifter over hver enkelt Del, der beskrives, og det gode Tryk, der er anvendt, vil man neppe være i Forlegenhed med hurtig at orientere sig og finde, hvad man søger. Er et og samme Æmne behandlet flere Steder i Bogen, er der, for at lette Oversigten, som Regel i selve Texten henvist til de forskellige Steder, hvor Omtale af det finder Sted. Bogens Indhold, som omfatter Beskrivelser af alle vore Farvande med deres mange Bugter og Indskæringer, er selvfølgelig saa omfangsrigt, at det vilde være umuligt her at give en udtømmende Skildring af det, og et nøje Kendskab til det vil desuden kun kunne indvindes i Praxis. Her skal kun i Almindelighed bemærkes, at Materialet er overordentlig righoldigt, og at man ikke vil finde mange Kroge i vore Farvande, som ikke ere medtagne i Beskrivelsen, og som der ikke er givet Mærker og — hvad der er det vigtigste — tillige Landtoninger for.

En vigtig Del af Bogen er selvfølgelig Beskrivelsen af den jyske Vestkyst og Vejledningen for Sejladsen derpaa. I en Slags Indledning til dette Afsnit gives en almindelig Beskrivelse af selve Kysten, Strandingsforhold og Forholdsregler imod Stranding og for Bjergning af Mandskab m. m., Nødsignaler, Fare Signaler o. a. m. Dernæst kommer, hvad der forekommer os af stor Betydning, Beskrivelser af kortere Strækninger af Kyster og Revlerne udfor hver Kyststrækning. Vi tro, at dette vil have en ikke ringe Betydning, saavel fordi man derved let kan orientere sig med Hensyn til Kjending af Landet, ved Hjælp af de forskellige Baaker og andre kendelige Punkter, der ere anførte for hver Strækning, som ogsaa fordi man, naar man har faaet Kending af Landet, let kan gjøre sig bekendt med Kystfarvandet paa det Sted, hvor man befinder sig. Særlig i Strandingstilfælde vil dette kunne være af stor Betydning.

Mindre heldig end Beskrivelsen af Vestkysten forekommer Anvisningen for Kystens Anduvning og selve Besejlingsanvisningen os at være. Strax i Begyndelsen af det Afsnit, der behandler dette Æmne, Side 30, vil man finde en Bemærkning om Besejlingen af Jyllands Vestkyst, der ikke vil forstaaes

uden nærmere Forklaring, nemlig at det anbefales at undgaa den jyske Vestkyst med alle Vinde, der ikke blæse fra Land, og kun at betragte Fyrene paa denne Kyst som Varselfyr, ikke som Ledefyr for Sejladsen.

Denne Bemærkning, som falder i Øjnene ved det første Studium af Afsnittet, der behandler Jyllands Vestkyst, maa sammenholdes med, hvad der er anført Side 75 om Anduvning og Udsejling af Skagerak, hvor det rigtigt gøres gældende, at man ved Anduvning af Skagerak bør søge Kending af Hanstholm, og at man ved Udsejlingen af dette Farvand bør tage affarende Plads fra Hirtshals eller Hanstholm, ligesom det ogsaa (Side 76) nævnes, at de givne Anvisninger nærmest gælde Sejlskibe. Man vil endvidere ved Gennemlæsningen af dette Afsnit savne Anvisningen til Navigeringen ved Hjælp af Loddet fra Hanstholm nordefter, og det bør derfor bemærkes, at denne findes under Afsnittet, der vedrører Anduvningen af Kattegattet (S. 248)

I det Afsnit, der vedrører Kattegattet, er ligesom for Vestkysten hver enkelt Kyststrækning saavel som Øerne i Kattegattet beskrevet for sig, ligesom ogsaa den svenske Kyst har faaet en mere indgaende og praktisk Beskrivelse, end i de ældre Udgaver, hvad der vil have ikke saa ringe Betydning for Sejladsen nutildags. Særligt henlede vi Opmærksomheden paa de gode Beskrivelser med Tegninger af Kattegatshavnene og Farvandene omkring disse. Navnlig vil Beskrivelsen af Frederikshavns Havn i dens nye Skikkelse kunne være nyttig dels fordi den nu bliver søgt mere end tidligere, dels fordi den under visse Forhold vil kunne gøre god Nytte som Nødhavn. Som bekendt ere Sejlskibe farligst stillede i det nordlige Kattegat, naar de i den urolige Aarstid ere komne Skagen ind med rum Vind, og Vinden da springer om til NO. med orkanagtigt Vejr, ofte ledsaget af Snetykning. Hvis man under disse Forhold ikke straks, naar Vinden skager sig, holder af mod Læsø Rende, løber man, som Erfaringen saa ofte har godtgjort, den største Fare for at strande paa Læsø, men holder man af i Tide, vil man med den nuværende gode Besejling af Frederikshavns Havn have store Chancer for at bjærge sig dertil. Ogsaa for Sejladsen til Ankerplads indenom Hirtsholmene giver Lodsens god Anvisning.

For Sejladsen paa Grenaa Havn savne vi en brugelig Anvisning indenom Kalkgrunden; en saadan vilde i høj Grad lette den vanskelige Besejling af denne Havn for mindre Skibe og Fartøjer.

Selve Anvisningen for Sejladsen, Isforholdene m. m. i Kattegat er forøvrigt betydeligt fyldigere end den for Nordsøen og Skagerak.

For Limfjorden er givet en særdeles fyldig og omfattende Sejlanvisning ved Hjælp af Farvandsbeskrivelse og Mærker.

Vi skulle ikke opholde os ved den indgaende Beskrivelse af de sydlige Farvande og Mærkerne for Sejladsen i dem, men overlade til Enhver, der har Interesse for Sagen, at gøre sig bekendt dermed ved Selvstudium og ved at anvende Bogen i Praxis. Beskrivelsen omfatter Sundet, Store Bælt, Lille Bælt, Smaalandsfarvandet, Farvandet syd for Fyn, Østersøkysten og Bornholm med Omgivelser. Det er et meget betydeligt og indgaende Arbejde, som er nedlagt i denne Del af den Danske Lods, og det vil sikkert blive paaskønnet ikke alene af de mange,

der sejle i vor indenrigske Fragtfart, men ogsaa af dem, der drive Sejladsen som Sport, for hvilke en nem og brugelig Anvisning længe har været savnet. Et saa stort Arbejde som dette kan umuligt udføres fejlfrit, og der vil derfor uundgaaeligt findes Unoøjsomhed og Huller, som burde udfyldes. Arkivet har selv erkendt dette ved i et kort Forord at gøre opmærksom paa, at enhver Meddelelse til Bogens Berigtigelse vil blive modtaget med Tak. Vi kunne ikke noksom henlede Opmærksomheden herpaa og opfordre Sømandsstanden, og navnlig Skibsførere, til at være medvirkende til, at mulige Fejl kunne blive rettede og Forbedringer indførte i en kommende Udgave. Ulejligheden herved er ikke stor for dem, som til Stadighed besejle de Farvande, Bogen omhandler, og det er i Sømandsstandens egen velforstaede Interesse at paatage sig den.

Foruden de egenlige Farvandsbeskrivelser og Anvisninger for Sejladsen, indeholder Bogen Oplysninger om Reglerne for Afmærkning af vore Farvande, om Fyrvæsen, Lods væsen, Redningsvæsen, Krydstoldvæsen og Karantænevæsen samt meteorologiske Iagttagelser. Endvidere Oplysninger om Misvisningen i vore Farvande samt Oplysninger om Strøm- og Isforhold. Iagttagelser over Strømforhold støtte sig til de fra de danske Fyrskibe i en Aarrække foretagne Observationer og omhandle Strømmens Retning i de enkelte mindre Farvande, Retningen af Ebbe og Flod, hvor saadant findes, og for de større Farvandes Vedkommende Strømmens almindelige Retning saavel under rolige Vejrforhold som i stormende Kuling. Er det i Almindelighed taget vanskeligt at give Beskrivelse af de danske Farvande, der ere saa enestaaende og sammensatte i deres Formation, saa gælder dette ganske særligt for Strømbeskrivelsernes Vedkommende, thi der gives vistnok kun faa Farvande, i hvilke Strømmen er i saa høj Grad Tilfældigheder underkastet som i de danske, der danne Bindeleddet mellem to saa store Vande som Nordsøen og Østersøen og derfor altid ere de i disse Vande herskende Vind- og Strømforhold underkastede. — Den Danske Lods giver imidlertid, hvad der for Tiden vides om Strømsætninger og Strømforhold i vore Farvande, og den bebuder en nøjere Behandling af dette Æmne i Fremtiden, naar der foreligger tilstrækkelige Resultater fra de omfattende Undersøgelser i denne Retning, som i de senere Aar ere udgaaet fra Arkivet, og til hvilke der aarlig er blevet ydet en Bevilling paa Finansloven.

Ogsaa paa dette Omraade vil Sømandsstanden sikkert kunne udrette særdeles meget ved at meddele de Iagttagelser over Strøm- og Isforhold, som gøres i Praxis fra Tid til anden.

Vi anbefale »Den danske Lods« til Skibsførerstanden, ikke alene som Vejledning for Sejladsen i vore Farvande, men ogsaa paa Grund af de mange og nyttige Oplysninger af Betydning for Sømandsstanden, som den indeholder.

Paa G. E. C. Gads Forlag har *Navigationsdirektør I. A. D. Jensen* udgivet »*Nautisk Almanak, beregnet til Greenwich Meridian for Aaret 1894*«. Der foreligger hermed 4. Aargang af denne nyttige Haandbog, der bør finde en stedse voksende Udbredelse i Søfartsverdenen. Indholdet er, for den Dels Vedkommende, der bevares ufor-

andret gennem de forskellige Aargange, ordnet paa en praktisk, let overskuelig Maade, og de nye Afsnit, der ere tilkomne, have netop i Øjeblikket megen Interesse; vi fremhæve nogle vejledende Bemærkninger om Brugen af den nylig indførte Skibsdagbog, Bekendtgørelse om Synsprøver af 22. April d. A. m. m. Endvidere indeholder Almanaken Lov om Sønæring af 25. Marts f. A., en Frem-

stilling af internationale Søvejsregler, Anordninger om Dag- og Natsignaler for danske Skibe i Havsnød, Anvisning til Brugen af Raket-Rednings-Apparatet, Tidssignaler i Danmark, Signaler for Fyrskibes Inddragning, Is m. m. Vi anbefale paa det bedste denne Haandbog til alle Søfarende, der utvivlsomt i den ville finde et udmærket Hjælpemiddel i deres daglige Virksomhed.

## En ny Eksportartikel til Australien.

Under denne Overskrift meddeler »Norges Sjøfartstidende«:

»Fra d'Hrr. Schröder & Svensen i Melbourne har vi modtaget følgende:

Melbourne, 28. Aug. 93.

Vi tillade os herved at forespørge, om De gennem Deres vidt læste Avis kan give os Oplysning om, hvorvidt der fra Norge foregaar Fiskeri af Springer. Vi har nemlig i Kommission at købe Tænder af ovennævnte Sødyr og kan for disse (Tænderne) betale 3 Kr. pr. 100 Stk. De maa være friske, ikke hule eller sprukne og udtages bedst ved at Kæberne dypes i kogende Vand.

Hver Springer har en Tandbesætning af fra 170—180 Stkr.

Oplysninger angaaende dette skulde det glæde os at modtage gennem Deres ærede Blad eller direkte fra eventuelle Fiskere.«

Redaktionen af »Norges Sjøfartstidende« udtaler sin Tvivl om, at denne Fangst har nogen Betydning i Norge, men henviser til, at den i Danmark drives med Udbytte. Vi have derfor optaget ovenstaaende, for at give de i en saadan Eksport interesserede Lejlighed til at besvare ovennævnte Spørgsmaal og muligvis forfølge Sagen videre.

## Fra Sø og Land.

### Dansk Fiskedamper.

I Havnen indkom i Lørdags den danske Fiskedamper »Cimbria«. Skibet tilhører Dansk Damp Trawling Aktieselskab Dan og kommer fra Island og skal nu afgaa til Nordsøen for at fiske der i Løbet af Vinteren. Det er anskaffet af Selskabet i afvigte Sommer, og Staten har ydet et Laan til dets Anskaffelse som Transportdamper for de danske Fiskefartøjer, der fiske under Island. Skibet er bygget paa d'Herrer Sir Raylton Dixon & Co's Værft i Middlesborough og er 140 Fod langt, 21 Fod og 6 Tommer bredt samt 12 Fod og 4 Tommer dybt, og maaler 122 Reg. tons. engelsk. Skibet har i Sommer fuldført 2 Rejser fra Island, medbringende Fisk fra de der fiskende Kuttere og Dampere til Continentet, trawlede derpaa i Nordsøen en Tid og har nu fuldført en Rejse fra Island til England og hertil med Sild, og har vist sig som et i alle Henseender praktisk og velindrettet Skib.

Sidste Sommer har den bekendte tyske Professor Køppen anstillet en stor Mængde Forsøg med Hensyn til Bølgedæmpning ved Hjælp af Sæbevand.

Forsøgene bleve anstillede saavel paa Indsøer og Floder som fornemligst i Nordsøen paa en Expedition fra 9de til 14de Juli med en hamburgsk Lodsskonnert.

Resultatet blev, at Opløsningen af to eller flere Dele Sæbe til 100 Dele Vand mindst have samme Virkning baade paa fersk og salt Vand som den bedste Olie.

Opløsninger med kun 1 eller 1/2 % Sæbe udøve en let iagttagelig, men dog kun kortvarig Virkning, og Opløsninger med kun 1/4 % Sæbe have saa godt som ingen Indflydelse.

Lysende Natteskyer ere for nylig, d. 8de Juli d. A. Kl. 11—11<sup>1</sup>/<sub>2</sub> E. M., iagttagne af Hr. Navigationskoledirektør Fr. Schulze paa Vejen fra Hamburg til Lübeck som lysende Striber af 3 til 4<sup>o</sup> Brede over en smal mørk Skybanke, 1 til 2<sup>o</sup> over den nordlige Horisont, samtidig med et mælkeagtigt Skær over hele Himlen.

I Sagens Interesse ønsker Seewarte i Hamburg gerne Meddelelser fra andre Iagttagere, som maatte have observeret saadanne mærkværdige Skyer paa nævnte eller andre Dage.

For kort Tid siden er det aabnet en ny Kanal mellem St. Nazaire og Nantes; den er nu saa vidt fremskreden, at Skibe med fra 15—18 Fods Dybdegaaende kunne passere den. Kanalen er 16 Kilometer lang og Sejladsen gennem den varer 2<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Time.

Der er nu etableret en telegrafisk Forbindelse med Azorerne, hvorved et af de Søfarende længe næret Ønske er opfyldt. Et stort Antal Havarister lande nemlig aarlig paa disse Øer, og de slette Kommunikationsmidler, de hidtil havde med Omverdenen, have givet Kravet om en Kabelforbindelse med Fastlandet mere Vægt.

I det nylig afholdte Aarsmøde i de engelske Associated Chambers of Commerce holdt Præsidenten, Sir Rollit, et Foredrag om Handelsforholdene i Almindelighed. Efter at have omtalt den megen Skade, som Dokarbejderstreikerne i Hull og London, den store Kularbejderstreike i Wales o. fl. havde forvoldt, paapegede han de formentlige Aarsager til at Englands Omsætning var i Aftagende; han nævnede blandt disse Hamburgs, Antwerpens og flere andre Havnes Opkomst og endelig den til næste Aar forestaaende Aabning af Frihavnen ved Kjøbenhavn, der vilde blive Stapelplads for Østersøen og Nord-Europa.

»Hansa« meddeler, at »Neue Dampfer-Compagnie« i Kiel har sluttet Kontrakt med Henry Kochs Skibsværft i Lübeck om Bygningen af en Salon-Damper til 700 Passagerer. Damperen skal leveres til Foraaret og er bestemt til Fart paa Kieler-Fjord og til de danske Øer.

Efter Meddelelse fra tysk Lloyd meddeler samme Blad, at 10 Dampskibe og 80 Sejskibe ere gaaede under i September Maaned. Af Dampskibene var 1 amerikansk, 5 britiske, 1 dansk, 1 mexikansk, 1 fra Zanzibar og 1 af ubekendt Nationalitet. Af Sejskibene vare 4 amerikanske, 1 argentinsk, 24 britiske, 3 danske, 3 tyske, 1 fransk, 8 italienske, 2 hollandske, 27 norske, 1 portugisisk, 1 russisk, 1 siamesisk, 3 svenske og 1 af ubekendt Nationalitet.

## Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich's Meridian. Fyrenes Lysvidde er for de danske Fyrs Vedkommende anført for en Øjehøjde af 10 Fod. Dybderne angives i Favne og Fod. Retningerne ere retvisende.

### Østersøen, Sundet og Lille Belt.

**Sverig. Bleking. Hellevik** Fyr er forstærket og igen tændt. Flammens Højde: 25 Fod. Fyret viser grønt Hurtigblink fra S. 21° Ø. til S. 9° V., og hvidt Hurtigblink fra S. 9° V. til S. 22° V. og rødt Hurtigblink fra S. 22° V. til S. 34° V. Lysvidden: for det hvide Lys 7 Kml., for det røde 4 Kml. og for det grønne Lys 3½ Kml.

**Kalmarsund.** Granen ved *Högskulla* ved Indløbet til *Figeholm*, som brugtes til Sømærke, er borttagen. Der rejses intet nyt Sømærke.

**Tyskland. Kiel.** Ledefyrene paa *Wilhelminehöhe* ere flyttede til nye Jernbaaker. Holdte overet lede de fri af Forløjtønderne paa den ene og af *Ellerbeker Haken* paa den anden Side. Med V. lig Vind kan det ske, at Skibe, som ligge i Forløjtønderne skjule Fyrene.

### Kattegat og Skagerak.

**Sverig. Källö-Fjord.** Fyrene paa *Burö* og *Stora Oset* ere overet i N. 82° V. og S. 82° Ø. og ikke som tidligere angivet i N. 71° V. og S. 71° Ø.

**Norge. Kristiania-Fjord.** Ved *Strutkrakkerne* forandres Afmærkningen saaledes, at der ved S.-Kant af den S. lige staaer en hvid Stage, ved N.-Kant af den N. lige en sort Stage.

### Nordsøen, Nordhavet og hvide Hav.

**Tyskland. Elben.** Fyren paa Baaken ved *Nienstedten* er forstærket. Linseapparat af 6te Orden.

**Jade.** Følgende Forandringer ere foretagne i Afmærkningen i *Jade*:

Hvid Baaketønde <i>Jadeplade W.</i>	53° 50' 8" N. Br. 7° 54' 6" Ø. Igd.
Telegrafftønden	53° 49' 50" — 7° 54' 58" —
Rød Spirtønde B	53° 49' 9" — 7° 54' 25" —
- C	53° 48' 48" — 7° 55' 50" —
- E	53° 49' 6" — 7° 58' 34" —
- G	53° 48' 3" — 8° 1' 3" —
Sort Spidstønde Nr. 9.	53° 45' 19" — 8° 4' 24" —
- 10.	53° 44' 19" — 8° 5' 15" —
- 11.	53° 43' 2" — 8° 5' 37" —
- 12.	53° 41' 50" — 8° 5' 53" —
Rød Stumptønde N/A.	53° 50' 49" — 8° 1' 21" —
- N/B.	53° 50' 14" — 8° 1' 7" —
Sort Spidstønde N/1.	53° 50' 43" — 8° 1' 40" —
Rød — A/J/B.	53° 48' 54" — 8° 2' 29" —
- A/J/C.	53° 48' 12" — 8° 3' 54" —

**Holland.** I *Kromme Balg* og *Wadden* er Vinterafmærkningen begyndt.

**Zuiderzee og Texelstroom.** Et Vrag ligger sunket i 10 Fod Vand Ø. for *Muidersand*, fra *Marken* Fyr i S. 90° Ø. 52° 22' 40" N. Br. 5° 8' 18" Ø. Lgd. Vraget er afmærket med en Vager med Stage og Tværtræ.

Et Vrag ligger sunket i 8 Fod Vand i *Texelstroom*. fra *Kijkduin* Fyr i N. 50° Ø. 53° 0' 15" N. Br. 4° 49' 20" Ø. Lgd. Vraget er afmærket med en Vager med Stage og Tværtræ.

**Texel.** *Hoorn* Kirketaarn er ødelagt ved Lynnedslag. Et Taarn af samme Udseende som det gamle er midlertidig opført paa Kirken.

**Pampus.** Paa Fort *Pampus* gives Taagesignal med en Klokke, der hver 6 Sekunder giver To-Slag saaledes: Slag, 2 S. Pause, Slag, 4 S. Pause.

**Hoek van Holland.** Det hvide, faste Baakefyrl *Blinde Hoofd* paa den lave Dæmning ved *Hoek van Holland* har midlertidig været slukket paa Grund af Beskadigelse af Gasledning, men er igen tændt.

## Fragtberetning

fra Skibsmæglerne **Holm & Vonsild.** Kjøbenhavn og Lübeck.

Stilstanden i vort Fragtmarked vedvarer og kun enkelte Befragtninger have fundet Sted.

Der er fragtet lidt livligere fra Danmark til Øst-Norge og betalt 60 á 70 Øre pr 100 Kilos Byg, ellers referere vi til vor sidste Korn & Foderstofsb Beretning.

Nogle enkelte Dampskibe ere fragtede for Træ fra Sydbotten til Danmark til 26 á 27 M. Der er fremdeles en stor Masse Laster tilbage fra Botten til Danmark og Tyskland, men da Aarstiden er saa langt fremrykket, maa man vel betragte Trælast-Befragtningsforretningen i det store Hele som ophørt for iaar.

**Dybde i Zuiden og Hoorn.** I *Nieuwen Rottterdamschen Waterweg* er Dybden i *Zuiden* nu 21½ Fod, i *Hoorn* 20 Fod.

**Frankrig. Dunkerque.** Ved det V. lige Løb til *Dunkerque* Rhod ligge Tønderne saaledes:

Paa N.-Siden af Farvandet:  
Sort Lystønde Nr. 1, der viser rødt Lys, i 28½ Fod Vand, paa V.-Enden af *Snowu*. 51° 3' 40" N. Br. 2° 10' 10" Ø. Lgd.  
Sort Tønde Nr. 3, i 28½ Fod Vand, paa S.-Kanten af *Snowu*. 51° 3' 39" N. Br. 2° 12' 38" Ø. Lgd.  
Sort Lystønde Nr. 5, der viser rødt Lys, paa S.-Kanten af *Snowu*. 51° 3' 50" N. Br. 2° 13' 15" Ø. Lgd.  
Sort Tønde Nr. 7, i 8½ Fv. Vand, uden for S.-Kanten af *Snowu*. 51° 3' 55" N. Br. 2° 14' 45" Ø. Lgd.  
Sort Lystønde Nr. 9, der viser rødt Lys, paa V.-Enden af *Braeck-Banck*. 51° 4' 0" N. Br. 2° 16' 20" Ø. Lgd.

Sort Tønde Nr. 11, paa S.-Kanten af *Braeck-Banck*. 51° 4' 7" N. Br. 2° 18' 8" Ø. Lgd.

Sort Lystønde Nr. 13, der viser rødt Lys, paa Kanten af *Braeck-Banck*. 51° 4' 15" N. Br. 2° 19' 55" Ø. Lgd.

Rød Lystønde Nr. 8, der viser rødt Lys, paa S.-Kanten af *Hils-Banck*. 51° 4' 20" N. Br. 2° 22' 35" Ø. Lgd.

Paa S.-Siden af Farvandet:  
Rød Lystønde Nr. 2, der viser hvidt Lys, uden for 16 Fods Grænsen paa *Mardick*. 51° 2' 57" N. Br. 2° 10' 9" Ø. Lgd.

Rød Tønde Nr. 4, NØ. for *Mardick*. 51° 3' 8" N. Br. 2° 11' 45" Ø. Lgd.

Rød Lystønde Nr. 6, der viser grønt Lys. 51° 3' 22" N. Br. 2° 13' 13" Ø. Lgd.

Rød Tønde Nr. 8, uden for 16 Fods Grænsen. 51° 3' 25" N. Br. 2° 14' 47" Ø. Lgd.

Rød Lystønde Nr. 10, der viser grønt Lys, i 32 Fod Vand. 51° 3' 32" N. Br. 2° 16' 22" Ø. Lgd.

Rød Tønde Nr. 12, i 32 Fod Vand. 51° 3' 40" N. Br. 2° 17' 59" Ø. Lgd.

Rød Lystønde Nr. 14, der viser hvidt Lys, uden for 32 Fods Grænsen. 51° 3' 43" N. Br. 2° 19' 33" Ø. Lgd.

En stor, rød og sort vandret stribet Lystønde, der viser hvidt, fast Lys af 4de Orden, ligger i 7½ Fv. Vand tæt V. for Barren i Linien, Fyrskibene »*Dyck*« og »*Snowu*« overet. Flammens Højde: 22 Fod. 51° 3' 37" N. Br. 2° 14' 15" Ø. Lgd.

Fyrskibet »*Snowu*« bliver foreløbig paa Station.

**England. Themsen.** Den 1ste Novb. 1893 forandres Taagesignalet i Fyrskibet »*Girdler*«.

Med et Haandkrafts Tangehorn gives mindst hver 2 Minutter To-Stød. Hvert Støds Varighed 4 S. Naar et Skib nærmer sig, gjøres Signalerne hyppigere, og kommer det i farlig Nærhed, gjentages Signalerne uden Ophør, til det er passeret.

**Fyrskibet »Outer Dowsing« V.** En Damper, sandsynligvis »*Elba*« er sunket i 9 Fv. Vand 6½ Kml. V. ½ S. fra Fyrskibet »*Outer Dowsing*«. Ved Lavvande ere to Master lidt over Vandet. Et Vragfyrskib er udlagt i Kbl. SV. og en Vragvager tæt Ø. for Vraget.

**Humber.** Vragfyrskibet, som laa ved Vraget af Damperen »*William Balls*«, der var sunket uden for *Humber*, er inddraget. Mindste Dybde ved Springtids Lavvande over Vraget 29 Fod. Vragtønden bliver foreløbig liggende.

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

**Frankrig. Havre.** Paa *Havre* Rhed er det forhævet at ankre i Farvandet mellem og inden for 1 Kml. V. for sort Lystønde Nr. 5, der viser rødt Lys, og Tønde Nr. 10, samt i Løbet fra disse Tønder til Havneindløbet. Dampskibe og Skibe. der slæbes, og som besøje *Seine* uden at gaa til *Havre*, skulle for Indgaende holde rød Tønde *Haut de Quarante* og Tønde Nr. 11 om Bagbord, for Udgaende om Styrbord, og de maa ikke staa over Løbet Ø. for disse Tønder.

Fra *New-York* skrive *d'Herr. Funch, Edye & Co.* d. 6. ds.: Vort Fragtmarked har, for Damptonnagens Vedkommende, ikke forandret sig, da Forholdene i de forskellige Export-Brancher ere omtrent de samme som fremstillede i vor sidste Beretning. Kornforretningen holder sig uforandret paa samme Standpunkt, uden nævneværdig Efterspørgsel, og den eneste Lejlighed til fuld Ladning er til Lissabon til Rater, der imidlertid ere meget ufordelagtige. Atlanterhavshavnene søge vedblivende prompte Dampere, men, paa en enkelt Undtagelse nær, have de ikke kunnet konkurrere med de bedre Priser, der bydes fra Galveston. Der meddeles herfra om flere Afslutninger til omtrent sidste Priser, og de ere tilsyneladende utilstrækkelige til at tilfredsstille Efterspørgslen. Der er stærkt Begær efter Baade til at lade Sukker fra Havnene paa Kuba, og skønt der er

blevet budt gode Priser, have de været utilstrækkelige til at skaffe de fornødne Skibe. Da Tonnagen imidlertid gradvis formindskes, synes Udsigterne for Fremtiden mere opmuntrende, forudsat at det nuværende Begær fra Bomuldshavnene ikke standser for tidligt.

For Sejl-Tonnagens Vedkommende har Bevægelsen, siden vor sidste Meddelelse, været meget ringe, men Raterne have dog holdt sig, og vi have intet af særlig Interesse at meddele.

**T**iltrædende Abonnenter bedes undskyldte, at de, da det har vist sig nødvendigt at foranstalte et nyt Oplag af Bladets Nr. 1 og 2, først om nogle Dage faa disse ihænde.

**England. Dover.** Ved *Dover* er paabegyndt en Viadukt, som udgaar fra Kysten ved Klokketaarnet. Paa Viaduktens Yderende skal tændes to grønne, faste Fyr, vandret for hinanden. Det røde Blinkfyr ved Yderenden af Bølgebryderne skal ombyttes med to hvide, elektriske Fyr, vandret for hinanden. Foreløbig er Stedet angivet ved et hvidt, fast Fyr

En rød Spidstønde skal udlægges 650 Alen ØSØ. for Klokketaarnet, for at afmærke Arbejdsstedet.

**Plymouth sound.** I *Plymouth sound* ere følgende Grunde fundne N. for Bølgebryderen:

En 18 Fods Grund 350 Alen N. 75° Ø. fra Flagstangen, en 18 Fods Grund 200 Alen S. 67° Ø. fra Flagstangen og en 18 Fods Grund 640 Alen S. 82° Ø. fra Flagstangen paa Bølgebryderen.

### Nordlige Atlanterhav.

**Vrag m. m. i Atlanterhavet.** I *Atlanterhavet* er Vrag m. m. truffen saaledes:

Den 12te Aug 49° 45' N. Br. 25° 15' V. Lgd. Vrag med Bunden opad, kun lidt over Vandet.

? 37° 54' N. Br. 56° 39' V. Lgd. Vrag af Skonnert »*Robt, P. Chandler*«.

? 58° 25' N. B. 19° 53' V. Lgd. Vrag kun lidt over Vandet.

? 51° 21' N. Br. 11° 40' V. Lgd. Vrag kun lidt over Vandet.

**Canada. St. Lawrence Bugt.** En sort Stumpstønde er i 6 Fod Vand udlagt ved *Serpent reef*, c. 1 Kml. fra Kysten og 7 $\frac{1}{2}$  Kml. S. 65° Ø. fra *Fame point* Fyr. 49° 3' 30" N. Br. 64° 26' 30" V. Lgd. Man skal gaa uden om Tønden.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. Virginia.** Taagesignalet paa Fyrskibet »*Wolf Trap shoal*« er forandret. Det gives nu med en Klokke, paa hvilken der ringes med Haandkraft.

**Savannah river. Georgia.** *Tybee* Baake er nedblæst; den skal snarest opføres igjen.

Det midlertidige Fyr, som afmærkede Vraget af Bark »*Undine*«, er slukket. Vraget er borttaget.

### Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**Spanien. Tarifa.** Grunden *los Cabezos* ved *Spaniens* S. Kyst bortsprænges. De i den Anledning fornødne Advarsels-Signaler til Skibe gjøres fra *Tarifa* Signal-Station.

**Frankrig. Cannes.** En Spidstønde med Cylinder som Topbetegnelse er udlagt uden for Indløbet til *Cannes* Havn, 1 $\frac{1}{2}$  Kbl. SØ. t. Ø. for Fyret.

**Italien. Salerno.** Fyrskibet ved *Manfredi* er igjen udlagt i 19 Fod Vand c. 1 Kbl. N. 22° V. fra Fyret paa den nye Mole. Løbet mellem Fyrskibet og det lvide, faste Fyr paa Molen er  $\frac{1}{2}$  Kbl. bredt med 19 Fod Vand. Fyrskibets to grønne Fyr lyse over 270°, fra N. 18° Ø. til N. 72° V.

### Karantænebestemmelser m. m.

**Danmark.** — Justitsministeriet har den 10de og 12te Oktober udstedt følgende Bekjendtgørelser:

A. Bestemmelserne i 2det Afsnit I. af Lov om Foranstaltninger imod smitsomme Sygdommes Indførelse i Riget af

2den Juli 1880 ere i Virksomhed over for følgende Steder: russiske Havne ved *Østersøen* og *den finske Bugt*, *Stettin*, *Swinemünde*, *Warnemünde*, *Lübeck*, *Kiel*, *Hamburg* og andre Havne ved *Elben*, *London*, *Grimbsby*, *Hull*, samtlige *nederlandske*, *belgiske* og *franske* Havne, *Neapel*, *Palermo* Havnene ved *det Sorte Hav* og *det Azovske Hav*, *Konstantinopel*, *Havne i Syrien*, *Ægypten*, ved *det Røde Hav*, i *Tonkin*, *Cochinchina* og *Ostindien*, derunder de *nederlandske ostindiske* Kolonier og *Japan*.

B. Forbud mod Indførsel og Paabud om Desinfektion. Indførsel af Klude er forbudt fra *Rusland*, *Finland*, *Tydskland*, *Nederlandene*, *Belgien*, *Frankrig*, *Japan* og *Italien* samt de under A. nævnte, i andre Lande beliggende, Havne. — *London* undtagen. Fra de ovennævnte Lande og Steder er det endvidere forbudt at indføre Kradsuld, for saa vidt den ikke ifølge fremlagt fulgyldigt Bevis er karboniseret eller fadsket og ophedet til 80° Celsius.

Fra de under A. nævnte Steder — med Undtagelse af *London* — er det endelig forbudt at indføre brugt Linned, brugte Klædningsstykker og brugte Sengklæder, medmindre de medfølge som Rejsegods, eller det af Modtageren paa Tro og Love skriftlig attesteres, at de nævnte Gjenstande kun indkomme i Landet som Følge af Pjærens forandrede Opholdssted. For saa vidt de paagjældende Gjenstande i Medfør af ovennævnte Regel kunne indføres, blive de dog, naar de findes at være af særlig urenlig eller paa anden Maade mistænkelig Beskaffenhed, tilbageholdte, indtil de have været underkastede Desinfektion under offentligt Tilsyn.

C. Lægetilsyn med Personer, der ankomme ad Søvejen, er sat i Kraft med Hensyn til *St. Petersborg*, *Stettin*, *Swinemünde*, *Warnemünde*, *Lübeck*, *Kiel*, *Hamburg* eller andre Havne ved *Elben*, *Grimbsby*, *Hull* og *Holland*.

*Færøerne*. — Bestemmelserne til Forhindring af Koleras Indbringelse til *Færøerne* sættes i Kraft over for *Hull*, *Grimbsby* og *Konstantinopel*. Bestemmelserne vedrørende Børnekopper i *Venedig* og *Göteborg* ophæves.

*Østerrig-Ungarn*. — Skibe fra *rumænske* Havne underkastes Karantæne. Indførsel af brugt Linned, Sko- og Sengtøj er forbudt.

*Portugal*. — *Rangoon* og *La Gnayra* ere erklærede for smittet af gul Feber og de øvrige Havne i *Venezuela* for mistænkte for samme Sygdom. *Pensacola* er erklæret fri for gul Feber.

*Manchester* og *Liverpool* ere erklærede for kolerasmittede. *Grækenland*. — Skibe fra *Alexandria* underkastes 5 Dages Karantæne.

Skibe fra *Hamburg* og *Amsterdam* underkastes 10 Dages, fra *Samos* 5 Dages Karantæne.

*Ægypten*. — Lægeundersøgelse over for *franske* Havne i *Middelhavet* er ophævet.

### Søkaart-Archivet.

Paa *Søkart-Archivet* er nu udkommet:

Den danske Lods. 4de Udgave.

Pris: Kr. 4,00; i Lærredsbind Kr. 5,00.

### ABONNEMENTSPRISEN

er 1 Kr. 60 Øre pr. Kvarter, foruden Postpengene. Abonnement modtages St. Annæ Plads 13, St. 11-3 og Holsteinsgade 9, Ø., hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

### AVERTISSEMENTSPRIS:

Første Side pr. Petitiolinie à 45 mm Bredde	25 Øre,	udenlandske 85 Øre
De øvrige Sider	—	do. 25 —
Moderation for	5 Gange	10 Gange
	25 Gange	25 Gange
$\frac{1}{2}$ Side eller derover	20 %	30 %
Mindre end $\frac{1}{2}$ Side	10 %	20 %
		40 %

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER FREDAG.

Nr. 8.

Kjøbenhavn, Fredag den 17. November 1893.

1. Aarg.

INDHOLD: Vandbygningsvæsenets Ordning og Havnesagen, af Premierløjtnant i Flaaden C. Trolle. — Strømforholdene i den engelske Kanal og de tilgrændsende Farvande, af Premierløjtnant i Flaaden C. Clausen. — Drivmaskiner til Smaafartøjer, af Underdir. ved Orlogsværftet A. H. M. Rasmussen. — Fra Sø og Land. — Fragtberetninger. — Efterretninger for Søfarende.

**AXEL E. AAMODT,**

18, Kongens Nytorv 18.

Grundlagt 1857. Telefon 106.

*Mangfoldiggjørelse  
af Tegninger i sort og Farver  
paa alle kjendte  
Reproduktions-Metoder.*

**Ankere & Kjæder,  
Jern- & Staalrosser,  
Sejldug & Tougværk**

samt alle Skibs Inventarier anbefales fra Lager

**John Forbæch,**

St. Annæplads 19 & 21.

Telefon 1268.  
Telegr.-Adr. Nilsson 167.

**Carl Nilsson,**

Amallegade 37,  
Kjøbenhavn K.

Lager af Olier og Maskin-Artikler.

**Leverandør**  
til de fleste danske Damp-  
skibsselskaber.

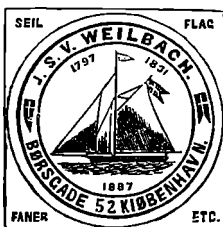
## Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri, Helsingør,

paatager sig Bygning og Reparationer af Jern- og Staal-, Damp- og Sejlskibe. Dampmaskiner, Kjædler samt Maskinarbejde af enhver Art. — **Tørdok**, 320 engelske Fods Længde i Bunden, samt **Patentslip** for Skibe af indtil **750 Tons Egenvægt**.

## „Dansk Søfartstidende“,

redigeret af *L. Drechsel*, i Redaktionen Kaptajn *Jacob Holm*, Formand for alm dansk Skibsførerforening, udgivet under Medvirking af Premierløjtnant af Flaaden *Clausen*, Skibsmægler *Ulrik Holm* (Firma *Holm & Wonsild*), Underdirektør ved Orlogsværftet *Rasmussen*, Premierløjtnant af Flaaden *Trolle*, cand. jur., Assistent i Justitsministeriet *Tybjerg* m. Fl., som eventuel Bidragyder Grosserer, Folkethingsmand *Hage*, udgaar hver Fredag med et 8-sidigt Numer. Bladet bringer Artikler om alle i Forbindelse med Skibsfarten staaende Forhold og følger alle Bevægelser paa Søfartens Omraade her hjemme og i Udlandet; det bringer hver Uge en Beretning om Fragtforholdene og et Uddrag af Søkortarkivets „Efterretninger for Søfarende“.

Abonnement for Oktober Kvartal à 1 Kr. 50 Øre foruden Postpenge, tegnes paa alle kgl. Postkontorer og Brevsamlingssteder, i alm. dansk Skibsførerforenings Kontor, **St. Annæ Plads 13**, fra 11—3, og i Redaktionen, **Holsteinsgade 9, Ø**. Sidstnævnte to Steder samt i **Triers Bogtrykkeri, Bredgade 32**, modtages Annoncer til Indrykning i Bladet.



Isolering (Kieselguhr. Filt m. m.)  
paa Kjædler, Dampkrø m. m.

**J. D. Beauvais,**  
Conservesfabrik.

Grundlagt 1850.

Leverandør til de kgl. danske og svenske  
Mariner.

Fuldstændig Skibsproviantering

*Skibsdagbøger*

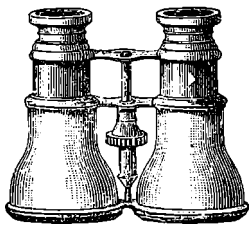
(Logbøger)

efter nyeste Schema

paa Lager hos

*S. Friedlænder.*

14 Ved Stranden 14.



H. E. Holst's

Efterfølger,

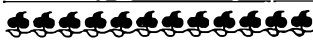
Hans Lissberg,

Uhr- og

Instrumentmager.

## Nyt Fartøj til Salg.

Et paa Stabelen staaende Fartøj, Yagttype. ca. 40 Tons Register, som bygges under Veritas Opsigt til sammes højeste Klasse, med Pich-pine Dæk og af extragode Materialier, kan kjøbes billigt hos Skibsbygmester **Rich. Schrøder, Horsens.**



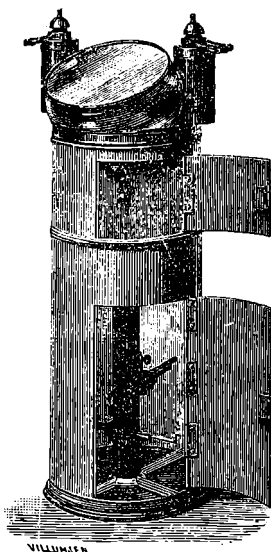
**EM. Z. SVITZERS**  
**BJERGNINGS-ENTREPRISE.**  
BREDGADE 32.  
KJØBENHAVN, K.



## Cornelius Knudsens Etabl.,

37. Kjøbmagergade Kjøbenhavn.  
Patent Multiplicator, Kompasser,  
Sprit- og Baadskompasser,  
Patent Tidsglas. Saltmaalere,  
Sextanter og Oktanter.  
Kaptejn Rungs  
**Universal-Bathometer.**  
Logge og Loddemaskiner.  
Dybhavsthermometre  
med Vendeapparat.  
Barometre, Thermometre, Manometre.  
Indicatorer. Tegnebestikker.  
Parallellinealer.  
Marinekikkerter.  
Complete Dykkerdragter.

Reparationer udføres med Omhu.

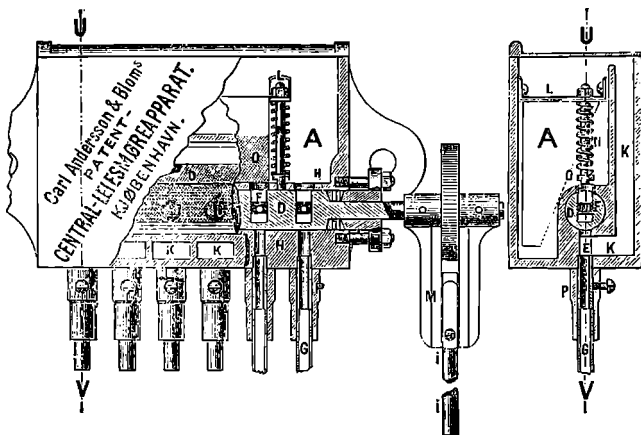


VILLUMSEN

D'Hrr. Maskinmestres Opmærksomhed henledes herved paa Firmaet

**CARL ANDERSSON & BLOMS**  
anerkjendte automatiske

„Central Lejesmøreapparat“.



I Løbet af 4 Aar afsat 3000 Apparater. Garanti 10 Aar.

## Westfalske Anthracite og Smedekul

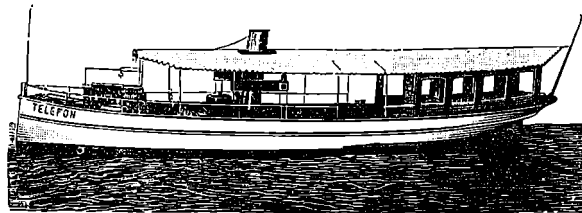
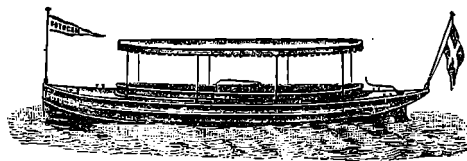
anbefales som de bedste Kul henholdsvis til  
Maskiner og Smedebrug.

**CARL NORSTRAND,**  
Kjøbenhavn K.

Rheinisch Westfälisches Kohlen Syndicat  
Vertretung für Skandinavien.

## LJUNGGRENS VERKSTADS

**AKTIEBOLAG**  
**CHRISTIANSTAD.**



Dampbaade for Passager- og Bugsertrafik samt  
Lystbaade med Damp- eller Petroleumsmaskiner.

Agenter for Danmark:

**F. L. SMIDTH & CO.,**  
VESTERGADE 29. KJØBENHAVN.

## Jørgensen & Spreckelsen,

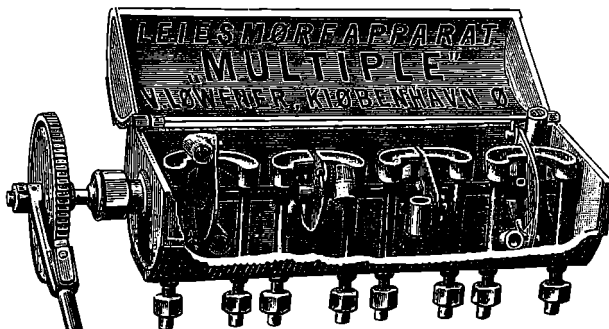
Kul- og Cokes-Import,

St. Annæ Plads 10,

Kjøbenhavn K.

Ene-Import af Dechmont Hartley Dampkul

som i Fordampning overgaa bedste Newcastlekul,  
ifølge foretagen Prøve.



## Dahlstrøm & Lohmann.

Maskinbyggeri og Kjeldsmedie.  
Grundlagt 1866.

Kjøbenhavn C. Christianshavns Kanal 6.

Transportable 4 Hkr. Damp-Spil til ca. 2000  $\mathcal{T}$  Løft, anvendelige Hejse spil, samt Dobbeltvirkende Pumper med 4" Stempel, indrettede til Haand- eller Maskinkraft, kunne leveres med kort Frist.

## LUDVIG OLSEN.

Pommersk Trælasthan.

Nørresøgade 7. Kjøbenhavn K.

Indførsel af Sveller, Telegrafstænger, Rundtræer og Bjælker i alle Dimensioner, Grantømmer til Bygningsbrug, Gran- og Fyrreplanker etc. etc.

## Vandbygningsvæsenets Ordning og Havnesagen.

Af Premierløjtnant i Flaaden C. Trolle.

Ved at henlede Offentlighedens Opmærksomhed paa Spørgsmaalet om Vandbygningsvæsenets Ordning, hvorom der foreligger et Lovforslag og som derfor har aktuel Interesse, havde Redaktionen ikke til Hensigt at udæske til Polemik, men kun at fremhæve den formentlig uheldige Ordning af vort Vandbygningsvæsenes Administration, som ikke paa noget Trin raader over søkyndig Assistance. Vandbygningsdirektøren har imodegaaet de fremførte Anker med den Erklæring, at nogen fast ansvarlig Raadgiver i maritime Spørgsmaal findes ikke fornøden, men at man foretrækker, som hidtil, at lade den projekterende Ingeniør for hvert særligt Havneprojekt lejlighedsvis indhente og, saavidt muligt, tage Hensyn til praktiske lokalkyndige Sømænds Meninger vedrørende Anlæggets nautiske Side. Uagtet det paa den ene Side erkendes, at praktiske Sømænd kunne give nyttige Vink, en Indrømmelse, der jo aabner Muligheden for en endelig gensidig Forstaaelse, fremhæves derimod de Lokalkendtes Fortrin fremfor en fast Raadgiver.

Denne Anskuelse beror paa et Fejlsyn, hvad Erfaring tydelig bekræfter; Lokalkendskab og Lokalinteresse kommer ved slige Lejligheder oftest i Kollision med hinanden i Sagens Disfavor, bortset fra at Vink og Raad, for hvilke der ej kræves Ansvar, sjældent ere saa omhyggeligt overvejede, som Sagens Vigtighed kræver. Og hertil kommer, at D'Herr Teknikere ikke kunne forudsættes at besidde tilstrækkelig nautisk Sagkundskab til kritisk Bedømmelse af disse Vinks Værd, hvorimod en søkyndig Konsulent ved Ophold paa Stedet i Forbindelse med den projekterende Ingeniør hurtig vilde danne sig en selvstændig, uinteresseret Mening om Anlæggets nautiske Side, selv om han ikke er lokalkendt. Da Forholdene nu medføre, at den Autoritet, der har det endelige Ansvar for al Havnebygning, nemlig Indenrigsministeriet, maa støtte sig til sagkyndige Konsulenter paa flere andre maritime Omraader, og da for Tiden Redningsvæsenets Konsulentpost er ledig, havde man, mest af økonomiske Hensyn, tænkt sig, at den søkyndige Mand, der selvfølgelig som hidtil bør staa i Spidsen for Redningsvæsenet, tillige kunde være Konsulent i Havnebygningssager, og at man med dette Hensyn for Øje valgte den rette Personlighed. Vi mene fremdeles, at Skibsfartens og Fiskeriets Interesser kræve en Ordning af vort Vandbygningsvæsen, der tager mere Hensyn til det nautiske, og vi fastholde i Henhold til det foregaaende, trods Vandbygningsdirektørens Indvendinger, det formaalstjenlige i Ansættelsen af en fast, ansvarlig Raadgiver, hvad enten denne blev underlagt Direktøren eller blev stillet mere frit direkte under Ministeriet. Idet man altsaa henstiller dette til Overvejelse under Behandling af Loven om Vandbygningsvæsenets Ordning, skulle vi i det Følgende paa Direktørens Opfordring nærmere paapege de væsentligste Fejlgreb, der ere begaaede ved Havnebygninger — udførte eller projekterede — her i Landet, og som direkte eller indirekte have foraarsaget Pengetab.

Idet vi paa Forhaand erkende, at disse Fejlgreb ikke tør tilskrives Vandbygningsvæsenet, der kun bør gøres an-

svarlig for Sagens tekniske Side, men netop er Resultatet af den paatalte uheldige Ordning af dets Administration, skulle vi begynde med det nærmest foreliggende, saa meget hellere som derved vort egentlige Emne,

### Fiskerihavne,

samtidig kan optages til Debat.

Der maa i saa Henseende nøje skelnes imellem saadanne Anlæg, der have almen Betydning for Fiskeriets Udvikling i søgaaende Retning, og som derfor bør udføres alene for Statens Midler, og saadanne, som udelukkende have lokal Interesse, hvorfor de kun blive Genstand for Statens, Amtets eller Kommunens Støtte i Form af Bidrag eller Laan. I begge Tilfælde kræves dog Indenrigsministeriets Approbation af de projekterede Anlæg, baade i nautisk og teknisk Retning, og denne Ansvarlighed bør være, og bliver da ogsaa betragtet som ensbetydende med, at Staten har den overordnede Ledelse af alle Havnesager og kan derigennem øve en afgørende Indflydelse paa Handelen, Skibsfartens og Fiskeriets Udvikling.

»Dansk Søfartstidende« har allerede tidligere med Styrke fremhævet Betydningen af det snart fuldendte Frihavnsanlæg og derigennem ydet dettes Ophavsmænd fortjent Anerkendelse; vi glæde os ogsaa over dette Fremsyn hos de Styrende, som sikkert vil bringe Landet store Fordele, naar man forstaaer at benytte dem, og som forventelig har bragt os et godt Skridt videre henimod Løsningen af Havnespørgsmaalet paa Vestkysten; hertil komme vi senere tilbage, men have kun nævnt Frihavnen i denne Forbindelse, for at fremhæve, at dennes Tilblivelse vel nærmest maa tilskrives den sø- og handelskyndige Ledelse af Kjøbenhavns Havn, og det er netop lignende Interesser, vi ønskede repræsenterede i Ledelsen af vort Vandbygningsvæsen.

Efterat have forudskikket disse Bemærkninger, skulle vi i det følgende paavise, hvilken ulykkelig Indflydelse en ensidig teknisk Betragtning af et projekteret Havneanlæg har haft paa dettes Skæbne; der sigtes hermed til

### En Fiskerihavn ved Anholt,

der skulde blive en Centralhavn for hele Kattegatsfiskeriet og som saadan turde have Krav paa almen Interesse; dens nationaløkonomiske Betydning kan ialfald næppe overvurderes. Medens det nu skulde synes selvfølgeligt, at man ved Projekteringen af et Havneanlæg paa denne Ø, hvis Besejlingsforhold i Forvejen ere vanskelige, tog overvejende Hensyn til disse, har Vandbygningsvæsenet tvertimod foreslaaet at anlægge Havnen paa et Punkt, som, os bekendt, alle Søkyndige samstemme i at fordømme af nautiske Grunde.

Saaftremt Vandbygningsvæsenet altsaa ikke kan berolige os med den Forsikring, at et Havneanlæg er teknisk udførligt paa den af Søkyndige anviste Plads ved Stenklipperne, en Plads, som forøvrigt Naturen selv har udpeget, ved paa dette Sted at skære en dyb Rende tæt ind til



Land, maa baade Fiskeriet og Skibsfarten dybt beklage dette Fejlgreb af Vandbygningsvæsenet, hvis Ansvar for at dette Havneanlæg foreløbig er begravet, og dermed Udviklingen af vort Kattegatsfiskeri hæmmet, maa synes tungt at bære.

Enhver Søfarende og enhver Kattegatsfisker kender Anholt, der af hine bliver skyet som en Fjende paa Grund af dets farlige Rev, men af de sidste søges som en Ven, fordi der i dens umiddelbare Nærhed er et rigt Fiskeliv, rigere end noget andet Sted i Kattegat, hvorfor Øen ogsaa er Samlingsstedet for alle dækkede Fiskerfartøjer fra Kattegattets og Limfjordens Kyster, saalænge Vejrforholdene tillade dem at opholde sig i Nærheden.

Fiskepladsens Afstand fra den Havn, der er Udgangspunktet for Fiskeriet, har en væsentlig Indflydelse paa dettes Rentabilitet, og for visse Fiskerier, saasom Sildefangst, er det en nødvendig Betingelse for dettes Udvikling, at Havnen er nærvæd, da baade Fangst og Redskab kræver daglig Forbindelse med Land.

Det er gennem Statistiken let at paavise, hvilken Sammenhæng der er mellem Havne og Fiskeriets Rentabilitet i det Hele taget, og vi skulle derfor anføre nogle Data til Bedømmelse heraf.

Antallet af egentlige Fiskere, der fra dansk Side ere beskæftigede med Kattegatsfiskeri, udgjorde i 1891 i Følge statistiske Oplysninger 2042, medens de dertil anvendte Fartøjer vare 380 Stykker, tilsammen repræsenterende en Kapital af 1,387,500 Kr. De tilhørende Redskaber takseredes til 500,000 Kr., hvorved den samlede Driftskapital udgør 1,887,500 Kr.

Denne Kapital har i 1891 indbragt et Fiskeriudbytte til Værdi af gennemsnitlig 750 Kr. pr. Deltager Brutto eller ca. 1½ Mill. Kr.; heraf er dog en Del hjembragt fra Nordsøen, som i nogle Sommermaaneder besøgtes af de større Kuttere.

Men den iøjnefaldende Fordel ved en god Havn og større søgaaende Fartøjer fremgaar tydeligt af den store Andel, som de i Frederikshavns Omegn samt de i Grenaa og Hornbæk hjemmehørende Kuttere have haft i det ovennævnte Udbytte, varierende mellem 934 og 1153 Kr. pr. Deltager Brutto, medens en Baadfisker, selv med Fordel af en god Forbindelse med Markedet, som ved Skagen, kun har haft 600 Kr., og en Anholtfisker kun 350 Kr. pr. Mand om Aaret.

Og dette uagtet Anholt ligger omgivet af de bedste Fiskepladser i Kattegat, og i Følge daglig Optælling fra Øen har haft 4057 Fiskerfartøjer liggende til Ankers i Løbet af Aaret 1891, eller i Gennemsnit ca. 11 Fartøjer daglig, et Bevis for, at Øen er et naturligt Centrum for Kattegatsfiskeriet.

Forudsættes nu, at Tilvejebringelsen af en Havn her vilde forøge Gennemsnitsudbyttet med 50%, hvilket Erfaringen fra andre Havneanlæg giver Ret til at formode, indvindes aarlig 750,000 Kr. mere, dette uden Hensyn til, at man kan vente en anselig Forøgelse af Fiskefartøjernes Antal; Havnen vil sikkert skabe en hel ny Virksomhed i Retning af Silde-, Torske- og Makrelfiskeri, hvis Udbytte ikke lader sig takseres.

I denne Sammenhæng skal anføres nogle Oplysninger af den svensk-norske Generalkonsul i Leith fra 1884 om Skotlands Sildefiskerier, der som bekendt her indtage en

fremragende Plads. Det paastaas saagodtsom enstemmig, at Grunden til Sildefiskeriets Opkomst, der netop har fundet Sted i de sidste 10 Aar, da Silden forlod Kysten, er den, at Fiskeriet, som før dreves med aabne Baade nær Kysten, er gaaet over til at blive et fuldstændigt Havfiske, der drives med store søgaaende Fartøjer, saa at Fiskerne ere i Stand til at opsøge Silden, hvor den findes. I 6 Aar (1877—83) forøgedes Antallet af Dæksfartøjer paa Shetlandsøerne fra 3—240. Men ogsaa Torske- og Lange-fiskeriet drives for Størstedelen udenfor Territoriet, og Udbyttet af hele Fiskeriet fra Skotland opgik i 1883 til ialt ca. 59 Mill. Kr.

Det er gennem Laan, at den britiske Stat har været i Stand til at udrette saa meget til Næringernes Fremme; paa denne Maade har de fleste Byer i Storbritannien og Irland faaet sine store Havne og Dokanlæg og Skotland sine Fiskehavne.

Disse Laan forrentes og tilbagebetales gennem en Havneafgift paa Fartøjerne, som de skotske Fiskere ere mere end villige til at betale, idet de anser denne Byrde for liden eller ingen i Forhold til de store Fordele, som Havnene yder dem.

Ogsaa her hjemme bør selvfølgelig Fiskeriet kunne forrente en Del af Havnens Anlægs kapital. Med de i Gilleleie gældende Havnetaxter som Norm og paa Grundlag af den før nævnte Statistik, tør man ved Anholt paaregne en Skibsafgift af ca. 4000 Kr. aarlig og en Afgift af den i Havnen omløssede Fangst taxeres til ca. 8000 Kroner aarlig, naar man gaar ud fra, at 1/3 af den beregnede Fangst afskibes her.

Disse Tal bære tilstrækkeligt Vidnesbyrd om, at det af nationaløkonomiske Grunde er forsvarligt at anlægge en Havn ved Anholt, de humane Hensyn kunne saaledes lades ude af Betragtning. Skibsfarten vil ogsaa kunne nyde godt af en Tilflugtshavn ved Anholt, navnlig i Isvintre; baade fra Øster- og Vesterrenden vil den med Fordel kunne søges af Vinddrivere.

Har da Skibsfart og Fiskeri ingen Talsmænd paa Ting, eller vil Regeringen ikke fremlægge Forslag om Bevilling til et saa nyttigt og nødvendigt Havneanlæg, som maaske vil koste omkring 1 Mill. Kroner, medens der glat væk tales om 50 Mill. Kr. til Jernbaneanlæg?

Begge disse Spørgsmaal maa besvares bekræftende, og alene Finansudvalgets berettigede Tvivl om, at Vandbygningsvæsenet havde valgt den rette Plads for det projekterede Havneanlæg, har bevæget Folketinget til i Samlingen <sup>21</sup>/<sub>92</sub> med 57 Stemmer mod 1 at nægte den første Bevilling til dets Udførelse. Naar Regeringen i Motiverne til dette Lovforslag bl. A. har udtalt:

»Ved Anlægget af en Havn vilde Antallet af fiskende »Fartøjer sikkert forøges meget betydelig, og det hele »Fiskeri vilde tage et Opsving, som vilde være af stor »Betydning, ikke mindst ved at fremme Dygtigheden hos »vor Fiskerbefolkning og tilvejebringe den Erfaring med »Hensyn til et rationelt søgaaende Fiskeri, der er nød- »vendig for, at et dansk Havfiskeri i større Om- »fang skal kunne udvikle sig. Man har i Betragt- »ning af de saaledes foreliggende Omstændigheder ment »at burde bringe Anlægget af en Fiskerihavn ved Anholt »i Forslag, idet man er gaaet ud fra, at der for Tilveje- »bringelsen af en saadan er tilstrækkelig Grund for

»Staten til at bringe endog betydelige pekuniære »Ofre\*».

skulde det synes, at de tekniske Vanskeligheder maatte kunne løses; hvis saadanne i det Hele forefindes ved Stenklipperne, kendes de ikke af lokalkyndige Folk paa Anholt. I Henhold til Vandbygningsvæsenets Erklæringer om de to forskellige Projekter om Havneanlæg ved Anholt, der ifølge »Rigsdagstidende« gaa ud paa, »at trods de mange anerkendte Fordele ved Stenklipperne tør Havnen ikke foreslaas bygget der, paa Grund af de betydelige Sandmasser, »som jevnlig aflejr sig der, hvilket derimod ikke er Tilfældet ved Dræthøi«, har vi sammenlignet Resultatet af tvende Opmaalinger i nævnte Farvand, foretaget af Marinens Kanonbaade i 1886 og 1891. Af disse fremgaar, at Farvandet udfor Stenklipperne har holdt sig omtrent uforandret med dybt Vand, ca. 3 Favne, lige ind til Land, hvorimod der fra ca. 600 Alen Syd for Stenklipperne, altsaa henimod Dræthøi, har fundet en meget betydelig Tilsanding Sted, idet 2 Favne Kurven nu paa enkelte Steder ligger ca. 1400 Alen længere ude end i 1886, og udfor Dræthøi ligger nu et langt Flak med 10 à 11 Fod Vand.

Den Sandaflejring og Materialvandring, der ifølge

\*) Udhævet af os.

Vandbygningsvæsenets Undersøgelser jevnlig skal have vist sig ved Stenklipperne, maa efter Beboernes Udsagn skyldes Sandflugt fra Land, hvorved der for en kort Tid kan lægge sig noget Sand paa Odden, men aldrig i det dybe Vand, hvor Havnen skal ligge; her holder Strømmen stadig Farvandet dybt.

Ved at anlægge en saakaldet Øhavn udfor Stenklipperne, vilde den formodede Materialvandring gaa sin naturlige Gang uden formentlig at genere Havnen, og dennes Forbindelse med Land er af ganske underordnet Betydning.

Enhver, der var Vidne til den Feststemning, der i Sommer beherskede Anholterne under forskellige Rigsdagsmænds Besøg paa Øen, for at tage Forholdene i Øjesyn, ved, hvilke Forventninger der knyttes til det saa længe ventede Havneanlæg, og det maa haabes for Fiskeriets Udvikling, at disse Forventninger ikke skuffes.

Vi slutte os ganske til den i Aar af Kaptajn W. Dinesen i Rigsdagen stillede Forespørgsel:

»Agter Regeringen atter at forlange en Bevilling til »Anlæg af en Havn ved Anholt, agter den at foreslaa »samme Sted som sidst, eller har den mulig i Sinde at »lade foretage fornyede Undersøgelser.

(Fortsættes).

## Strømforholdene i den engelske Kanal og de tilgrændsende Farvande.

Af Premierlieutenant i Flaaden C. Clausen.

Tidevandet i den engelske Kanal samt i den sydlige Del af Nordsøen og i den irske Kanal optræder paa en saa ejendommelig Maade, at Kendskab dertil i og for sig maa være af stor Betydning for Skibsfarten. Men da ydermere disse Farvande ere nogle af de mest befærdede i hele Verden, og Regntykning eller Taage hører til Dagens Orden, vil der særlig her føles Trang til gode Oplysninger i praktisk Form om Strømmens Sætning og Fart til enhver Tid og paa ethvert Sted, saavel langs Kysterne som i længere Afstand fra Land.

Vel har man i en lang Aarrække havt udmærkede Tabeller over Strømforholdene i de nævnte Farvande, hvoriblandt først og fremmest maa nævnes de fortrinlige engelske »Tide Tabels«, der udkomme hvert Aar, men ikke desto mindre have mange Skibsførere vist ofte havt stor Vanskelighed ved hurtigt at finde de fornødne Oplysninger, og det er uden Tvivl jævnlig bleven følt som et stort Savn, at de forskellige Strømtabeller ikke vare fremstillede paa en saadan Maade, at man til ethvert givet Øjeblik kunde have et samlet Billede af Vandets Bevægelse over en større Strækning af de omtalte Farvande.

Rigtignok er der i den nyere Tid baade i England og Frankrig samt endvidere i Holland og Belgien fremkommet Kort over Kanalstrømmene; men enten ere disse kun angivne i store Træk eller ogsaa har man indskrænket sig til en Fremstilling af Forholdene i Nærheden af Landenes egne Kyststrækninger, og der har saaledes stadig været en følelig Mangel paa Kort, der ikke alene om-

fattede alle de nævnte Farvande, men som tillige viste Strømmens Sætning og dens Hastighed paa ethvert Sted og til enhver Tid.

Herpaa er der imidlertid nu raadet Bod ved »Zwölf Stromkarten für jede Stunde der Tide bei Dover umfassend das Gebiet der südlichen Nordsee, des Englischen Kanals, des Bristol-Kanals und des südlichen Theiles vom Irischen Kanal. Nach den neuesten Beobachtungen der Uferstaaten bearbeitet von Kapitän Karl H. Seemann.«

Disse Kort, der paa en meget tydelig Maade og i tilstrækkelig stor Maalestok vise Strømsætningerne overalt i den engelske Kanal og de tilgrændsende Farvande for hver Time fra Lavvande til Højevande i Dover og omvendt, og som endvidere indeholde de fornødne Forklaringer til at gøre Brugen af dem let og sikker, maa uden Tvivl kunne blive et ypperligt Hjælpemiddel under Navigeringen.

En Skibsfører vil nemlig heraf ved et eneste Blik være i Stand til at se, hvorledes han bør sejle med sit Skib, for at udnytte Strømmen paa bedste Maade; han vil saaledes ved Strømpilenes Hjælp kunne udfinde, om Skibet bør holdes nærmere ved eller fjernere fra Kysten, og hvor stor den hensigtsmæssigste Fart bør være for at faa medgaaende Vande saa længe som muligt; han kan endvidere nemt faa Øje paa de Steder, hvor Faren for Inddrivning paa Land eller Grunde er størst, og han vil uden videre Vanskelighed kunne skønne, om der bør tages større eller mindre Højde for at komme frem i den ønskede Retning.

Og endelig maa det betragtes som et uvurderligt Gode for Skibsføreren, at han under usigtbart Vejr saa godt som uden mindste Besvær kan finde de forskellige Strømsætninger og deres tilsvarende Distancer, saaledes som de bør indgaa i Bestikket, for at Navigeringen til Trods for de ugunstige Forhold vil kunne blive tilstrækkelig sikker.

Kaptejn Seemanns Strømkort, der ere udkomne paa C. Grieses Forlag i Hamburg, maa derfor anbefales paa det bedste til Brug ved Sejlads i de omhandlede Farvande, og saa meget mere som Prisen er overordentlig billig, nemlig kun 5 Mk. for et indbundet Exemplar.

## Drivmaskiner til Smaafartøjer.

Af A. H. M. Rasmussen, Underdirektør ved Orlogsværftet.

(Fortsat.)

Maskiner med Naftakedler er blandt andet anbragte i de af den bekendte Ingeniør Yarrow byggede Zephyrbaade. En opretstaaende Drivmaskine med tilhørende Luft- og Fødepumper, Gliderbevægelse o. s. v., ganske som en almindelig Dampmaskines, er opstillet i Baadens Agterende sammen med en Art Vandrørskedel. Denne bestaar af et enkelt i Vindinger snoet Kobberrør, som er omgivet af en med dobbelte Sider bygget Jernkasse; Rummet mellem Siderne er fyldt med Asbest. Under Baadens Bund findes en Overfladekondensator af samme Indretning som den tidligere beskrevne til smaa Dampbaade. I Baadens Forende findes en Beholder til den flydende Kulbrinte, Nafta, der bruges i Kedlen, og som er et Destillationsprodukt af den raa Jordolie fra Petroleumskilderne; dens Vægtfylde er omtr. 0,7.

Naar Maskinen er i Gang, suger dens ene Fødepumpe Nafta fra Beholderen gennem et under Baadens Bund anbragt Sugerør, og trykker det ind i den inderste Ende af Kedlens snoede Rør. Her fordampes Naftaen, og Naftagassen ledes til Maskinen, hvor den arbejder paa sædvanlig Maade. Fra Maskinen ledes Naftagassen til Overfladekondensatoren, hvor den fortættes, og den flydende Nafta pumpes derefter af en Fødepumpe tilbage til Beholderen i Baadens Forende og kan nu begynde Kredsløbet forfra.

Zephyrbaade besidde desuden den Ejendommelighed, at Naftagassen, som bruges til at udrette Arbejde i Maskinens Cylindre, tillige benyttes som Brændsel i Naftakedlen. Til den Ende findes der forneden i Kedlen indenfor det snoede Rør en Brænder, som bestaar af et ringformet Rør, forsynet med Huller i Overkant. Naftagas i det snoede Rør ledes til Brænderen gennem et tandet, fra Kedelrørets øverste Ende udgaaende Rør, der er forsynet med en Afspærringsventil, saaledes at Naftagassen, ligesom ved et Gaskogeapparat, river atmosfærisk Luft med sig under Indstrømningen i Brænderen. Ved dettes Huller vil Blandingen af Naftagas og Luft brænde med en stærk Flamme, ligesom ved en almindelig Bunsen-Brænder. Tilførselen af Brændstof til Kedlen kræver saaledes ingen Pasning; naar Baaden er i Gang, virker Alt af sig selv; kun maa der nu og da tilføres Maskinens Slidflader den fornødne Smørelse. Under Naftaens Opvarmning og Maskinens Gangsætning benyttes to i Baaden opstillede Haandpumper til at pumpe Nafta og Luft ind i Brænderen.

Følgende interessante Forsøg er blevet anstillet for at komme til Kundskab, om det er fordelagtigst at bruge Naftagas eller Vanddamp til at udrette Arbejde i en Maskine. En Kedel fyldtes med Vand, og man afholdt et Forsøg med Maskinen, arbejdende som en almindelig Dampmaskine. Som Varmekilde benyttedes en Gasflamme, hvis Gasforbrug maalttes paa en Gasmaaler, saaledes at man nøje kunde bestemme, hvor stor en Varmemængde, der medgik til Dampdannelsen. Ved Hjælp af en paa Maskinens Aksel anbragt Kraftmaaler maalttes det Arbejde, som Maskinen udrettede. Dernæst afholdtes ét lignende Forsøg med Maskinen, arbejdende med Naftagas. For at Størrelsen og Formen af Kedlens Hedeflade samt Udstrålingen fra Kedlens ydre Overflade ikke skulde faa

Indflydelse paa Forsøgsresultaterne, fordampedes den flydende Nafta i et spiralformet Kobberrør, som anbragtes i Overgangen mellem Damp- og Vandrummet i Kedlen; denne var fyldt med Vand ligesom paa det første Forsøg. Ved at hæve eller sænke Vandstanden i Kedlen, kunde man holde en større eller mindre Del af Røret i Vandrummet, og paa denne Maade afpasse Varmetilførselen til Naftaen indeni Røret. Efter at have arbejdet i Maskinen fortættedes Naftagassen; Gasforbruget og det udrettede Arbejde maalttes aldeles paa samme Maade som under det første Forsøg.

Forsøgene gav det Resultat, at med et givet Varmeforbrug kunde Naftagas udrette dobbelt saa meget Arbejde som Vanddamp. Denne Vinding skyldes ikke en forbedret Maskin- eller Kedelkonstruktion, thi vi benyttede samme Maskine og Kedel under de to Forsøg; den kan kun stamme fra Benyttelsen af Naftagas. Til dennes Udvikling fra flydende Nafta medgaar der nemlig en betydelig mindre Varmemængde end til Dannelsen af Vanddamp. Nu ved man, at det største Tab ved Dampmaskinen skyldes den Omstændighed, at den lang overvejende Del af den Varmemængde, som medgaar i Kedlen til Dannelsen af Damp, afgives i Kondensatoren til det Vand, man pumper ind i Skibet til Dampens Afkøling, og det saaledes opvarmede Vand gaar overbord, uden at man er i Stand til at drage Nytte af denne Varmemængde. Da nu altsaa Naftaens bundne Varme er mindre end Dampens, bliver det anførte Tab mindre i Naftamaskinen, og dennes Virkningsgrad i tilsvarende Forhold større.

Af andre Fordele ved denne Maskintype skulle følgende nævnes. Baaden kan gaa med sin fulde Hastighed, 5 Minutter efter at Brænderen tændes. Maskineriet er meget let paa Grund af Kedlens ringe Størrelse. Der er mere Plads og Vægt til Passagerer, end naar Baaden drives frem med Damp. Tilførselen af Brændstof er selv-virkende, saa at en Mand kan baade styre Baaden og passe Maskineriet; Fordampningen af Naftaen foregaar ved en lav Varmegrad, og Kedlen siges at være holdbar, fordi Naftaen ikke indeholder Stoffer, der kunne danne Kedelsten. Naftamaskinen besidder ogsaa den Fordel, at man med Lethed kan afpasse Maskinens Gang og omskifte Omdrejningsretningen, men dens væsentligste Fortrin er, at den er det letteste Fremdrivningsapparat, man kender.

Sammenligner man imidlertid Zephyrbaades Fortrin og Mangler med Dampbaades, er det dog et Spørgsmaal, om Sammenligningen vil falde ud til Fordel for de første. En Vinding i Forbruget af Brændstof spiller en stor Rolle i Dampere, der foretage lange Rejser, men den faar ikke nogen væsentlig Betydning i Smaabaade, som kun benyttes nu og da. Skal man hurtigst muligt kunne faa Maskinen i Gang efter Fyrtændingen, kan Dampbaaden forsynes med en Kedel, der egner sig til hurtig Opfyring. Flydende Brændsel benyttes ogsaa til Dampkedler, hvorved disse kunne udvikle Damp med en ligesaa fuldstændig Forbrænding af Brændslet som Zephyrbaadens Kedler. I Dampmaskiner har man ikke nogen videre Vanskelighed ved at holde Samlingerne tætte, og en utæt Samling giver vel Anledning

til Tab af Damp eller Vand, men den kan ikke foraarsage Ulykker. Den let antændelige, flygtige Nattagas kræver derimod meget omhyggeligt tilpassede Samlinger; siver den ud og antændes eller blot indsuges af Baadens Træværk, bliver Baaden brandfarlig, og flere Ulykkestilfælde ere da ogsaa indtrufne med disse Baade.

Zephyrbaades Fremdrivningsapparater frembyde meget af Interesse og vidne om stor Opfindsomhed og Genialitet fra Konstruktørens Side, men en almindelig Anvendelse ville disse Baade næppe faa.

Vi have nu omtalt de to Hovedtyper paa Maskiner, som behøve et Kedelanlæg til Udviklingen af den Luftart, hvormed de arbejde, og ville nu gaa over til den anden Underafdeling af Maskiner, som ogsaa bruge højspændte Luftarter i Cylindrene, men ikke kræve noget Kedelanlæg.

2. Eksplosionsmaskiner. Blandt disse er Gasmotoren den paa Landjorden til den mindre Industri hyppigst benyttede Drivmaskine. Der vilde for saa vidt Intet være til Hinder for at anvende den som Drivmaskine for Smaabaade. Gassen kan i sammentrykket Tilstand opbevares i Beholdere i Baaden og efterat have mindsket dens Tryk, ledes den til Motoren, hvor den arbejder som i de nedenfor beskrevne Petroleumsmotorer. Beholderne blive imidlertid store, og Baaden kan kun benyttes paa Steder, hvor der findes Gasværk. Det er derfor naturliggere at bruge Drivmaskiner, hvor Brændstoffet kan opbevares i flydende Tilstand.

Petroleumsmotorer arbejde enten med en mere flygtig, men derfor ogsaa mere brandfarlig Kulbrinteforbindelse som Benzin (Vægtfylde omtr. 0,7 Kogepunkt omtr. 80° C.) eller med almindelig Petroleum (Vægtfylde omtr. 0,8, Kogepunkt omtr. 180° C.); de førstnævnte Motorer ere lettere og arbejde paalideligere end Motorer, som bruge almindelig Petroleum; men de sidste foretrakkes dog ofte paa Grund af deres Farefrihed, og fordi Brandstoffet kan faas overalt.

Der findes forskellige Typer, men Virkemaaden er omtrent den samme. Fra en Beholder ledes Brændstoffet (Benzin eller Petroleum) til Motoren, der har 2 eller flere enkeltvirkende Cylindre med Trunkstempler, efterat Brændstoffet forinden er blevet fordampet ved Hjælp af Spildevarmen i de fra Cylinderen udstrømmende Forbrændingsprodukter. Under Stemplets førte Slag indsuges i Cylinderen en passende Blanding af atmosfærisk Luft og det nu luftformige Brændstof. Naar Stemplet under det næste Slag

gaar tilbage, sammentrykkes Blandingen, og den antændes, naar tredje Slag begynder. Antændingen kan enten ske ved Hjælp af et Tændrør, der holdes glødende af en lille Lampe, eller ved en elektrisk Gnist. Blandingens Forbrænding bevirker en høj Stigning i Varmegraden og Trykket af Forbrændingsprodukterne, nemlig til omkr. 1500° C og 10 Atmosfærer. Stemplet udretter nu Arbejde, indtil Trykket ved Enden af Slaget, naar Eksplosionen ophører, er faldet til 4 Atmosfærer. Under Stemplets fjerde Slag strømme Forbrændingsprodukterne ud af Cylinderen og Processen begynder nu forfra. Motoren arbejder altsaa i Firtakt, hvert Stempel faar kun en Impuls under 2 Omdrejninger. Motoren maa derfor have svære Svinghjul og mindst 2 Cylindre. Enkelte Motorer til Baade have 4 Cylindre, der vil da indtræffe 2 Impulser under hver Omdrejning af Akslen: Motoren er i Reglen opretstaaende og kan være omgivet af en Kasse, der hindrer Brændstoffet i at sive ud i Baaden.

Da Petroleumsmotoren altid arbejder i den samme Omdrejningsretning, medens Baadens Skrue skal kunne gaa begge Veje rundt, maa der ved Forbindelsen mellem Motorens Aksel og Skrueakslen indskydes Friktionsskiver og de fornødne Udrykkerapparater, saa at Skrueaksens Omdrejningsretning kan forandres uafhængigt af Motorens. Man kan ogsaa benytte en Skrue med drejelige Blade, saaledes at Skruebladene kunne gøres høje eller venstre skaaren, eftersom Baaden skal have Fart eller sakke; Maskinen kan vedblive at gaa rundt under Bladenes Drejning, og ogsaa naar Baaden et Øjeblik skal ligge stille, idet man da kun stiller Bladene tværskibs. Motorens Omdrejningshastighed kan varieres noget ved at variere Tilførsel af Brændstoffmængden, men den arbejder bedst ved en bestemt Omdrejningshastighed.

Med Daimter-Motoren er der blevet anstillet Forsøg over, hvor stor en Del af den ved Eksplosionen udviklede Varmemængde, der kommer til Nytte. Forsøgene gav følgende Fordeling af Varmemængden:

- 18 Procent medgaa til nyttigt Arbejde;
- 30 » gaa bort som Spildevarme i Forbrændingsprodukterne;
- 50 » optages af Cylindervæggene og komme ikke til Nytte; denne Varmemængde bortledes af en kold Vandstrøm, som ledes gennem en Trøje uden om Cylinderen;
- 2 » tabes ved Udstraaing fra Cylindrene.

(Sluttes).

## Fra Sø og Land.

Helsingør. 10. November 1893.

Det for de danske Statsbaner nybyggede isbrydende Dampskibi »Tyr« løb Dags Eftermiddag Kl. 2 af Stabelen fra Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri.

Skibet, der er bygget helt af Staal til Bureau Veritas højeste Klasse og forsynet med 3 store Vandballasttanke, er 146' langt, 35' bredt og 15' 7" dybt. Det forsynes med vertikal Høj- og Lavtryksmaskine med Overflade Kondensation af indtil 1200 indicerede Hesteskræft.

Paa den ledige Bedding lægges Kølen til en Fragtdamper for et Bremer Dampskibsselskab.

En ny Exportartikel til Australien. Vi meddelte for kort Tid siden, at »Norges Søfartstidende« havde modtaget en Forespørgsel fra d'Hrr. Schrøder og Svendsen i Melbourne om, hvorvidt der fra Norge foregaar Fiskeri af Springer, idet nævnte Firma havde i Kommission at købe Tænder af disse Dyr, og at Bladets Redaktion havde henvist til, at denne Fangst drives med Udbytte i Danmark. I »Dansk Fiskeriforenings Med-

lemsblad« for 9. ds. bemærker Redaktionen i denne Anledning, »at den eneste Hval, der fanges regelmæssig her i Farvandene, Marsvinet, kun har højst 100 Tænder, og at disse ere saa smaa, at der næppe kan være Tale om, at der ved »Springer« er ment Marsvinet eller »Tumleren«; rimeligere er det, at her er Tale om større Delfiner, men vi finde det ikke en Gang sandsynligt, at vor almindelige Delfins Tænder, der findes i et Antal af indtil 200 hos hvert Dyr, vil kunne afgive den ønskede Handelsvare, og i hvert Fald fanges den jo saa sjældent, at der neppe kan være Udsigt til en ny og stadig Indtægtskilde for vort Land. Vi ere imidlertid villige til at skaffe nærmere Oplysninger i Sagen«.

En Reform i det russiske Toldvæsen. Ethvert Skib, som bringer toldpligtige Varer til de russiske Havne, maa lide under de komplicerede og langvarige Formaliteter ved Indklarerings- og Revisionen. Det er nu, efter hvad der skrives til R. B., paatænkt at indføre betydelige Reforme ved hele Fortoldningen, hvorved baade Tid og Ulejlighed i høj Grad vil spares, og desuden har Regeringen efter Forlydende til Hensigt at ville forhøje Toldbetjentenes Løn med 40 pCt., medens disse til Gengæld ikke faa Andel i Bøderne og saa-

ledes ikke have nogen personlig Interesse ved Idømmelsen af Toldstraffe.

Opmaalingsfartøjet »Hauch«, Chef Premierløjtnant Trolle, der siden midt i Marts har været paa Fiskerinspektion i Farvandene indenfor Skagen, stryger i disse Dage Kommando.

Dampskibet Æolus afsejlede herfra i Søndags, for sidste Gang iaar, til Stockholm.

Forulykket paa Søen. Dansk 3-mastet Skonnert »Thea«, som ankom til Glückstadt d. 7. ds., har paa Rejsen dertil haft meget haardt Veir i Nordsøen, og en Mand blev desværre kastet overbord og druknede.

Udvandrerdamperen »Gellert«, som paa sin sidste Rejse fra Hamburg til New-York havde en betydelig Ildløs ombord, er allerede afgaaet fra New-York d. 8. ds. paa Reise til Algier, Neapel og Genua med det store Tal af 918 Passagerer. Rederiet i Hamburg (det Hamburg-Amerikanske Paketfart Aktieselskab) agter at fortsætte paa denne Rute.

Skibsfarten paa Haparanda er sluttet for iaar.

Stor Petroleumstankdamper. Det engelske Petroleumsdampskib »St. Helena« er den største og hurtigste Damper af denne Art, der eksisterer. Det er forsynet med Triple Expansionsmaskiner, er bygget i Sunderland iaar og gjorde Reisen til New-York paa 11 Dage og 4 Timer, trods vedholdende Modvind og daarligt Veir. St. Helena skal lade i New-York 2,850,000 Gallons Petroleum, hvilket er 150,000 Gallons mere end nogen anden Petroleumsdamper kan lade.

Det forenede Dampskibs Selskabs Dampskib Valdemar, som afgik fra Antwerpen i Fredags Eftermiddags paa Reise hertil, har knækket Axlen og indkom i Lørdags Eftermiddags til Rotterdam paa Slæb af en Bugserdamper.

Vor Korrespondent i Hamburg tilskriver os følgende: Det engelske Handelskammer har som bekendt besluttet at lade udgaa en Forordning, efter hvilken Skibes Sidelanterner skulle blændes saaledes, at de nøjagtig kunne ses 4<sup>o</sup> fra den modsatte Side, det vil sige, det røde Lys 4<sup>o</sup> fra Styrbord, det grønne Lys 4<sup>o</sup> fra Bagbord. Ved at blænde dem paa denne Maade, opstaar der foran Skibets Bov et Skæringspunkt, der eksempelvis paa en Damper paa 300' Længde og 30' Bredde ligger omtrent 450' ude, men ved et mindre Fartøj kun c 200' foran Boven. Udenfor Skæringspunktet i Skibets Længdeakse kunne begge Sidelanternerne ses, men indenfor det ere de derimod usynlige. Da denne Forordning ogsaa vilde være af største Vigtighed for andre end engelske Skibe, har Formanden i den tyske nautiske Forening, Gehejme-Commerceraad Sartori i Kiel, opfordret Foreningen for Distriktet til at udtale sin Mening om dette Anliggende; som

Følge deraf havde den herværende nautiske Forening i sit Møde den 23de Oktober sat dette Punkt paa sin Dagsorden. Raadslagningen drejede sig hovedsagelig om det Spørgsmaal, om den foreslaaede Vinkel paa 4<sup>o</sup> var tilpas eller for stor. Thems-Lodserne ere ikke meget stemte for Indførelsen af en ny Forordning og opponere efter bedste Evne mod den, og ligeledes er man i herværende Lodskredse af den Anskuelse, at Skæringspunktet falder for langt forude. Fagmændenes Meninger afvige i det hele taget i dette Spørgsmaal temmelig meget fra hinanden; medens nogle ville have indført som Regel, at Sidelanternerne paa alle Skibe, store som smaa, skulle skære hinanden i en bestemt Afstand fra Boven, omtrent 600', fordi man da, saasnart man forfra kommer imod en Sejler, og naar Zenith, nøje vilde kende det andet Skibs Afstand, blev denne Idé bekæmpet fra anden Side, fordi det med rette blev betonet, at ogsaa Skibets maatte tages i Betragtning. Ogsaa det af flere Skibsførere foreslaaede officielle Opsyn med Sidelanternerne fandt intet Bifald hos Forsamlingen, som til sidst udtalte sig til Fordel for, at en Vinkel paa 2<sup>o</sup> for Sidelanternerens Lys fra den modsatte Side vilde være mere praktisk end en paa 4<sup>o</sup>. Da Sidelanternerens Blænding i Skibets Tverakse ofte ikke svarer til Lovens Forskrifter, saa at Lanterne ofte, i Steden for 2 Streger ses 3 Streger og mere for langt mod agter, ville Formændene i den tyske nautiske Forening blive gjorte opmærksomme paa denne Omstændighed.

Kullerfiskeri. (Ritz. Bur.) Lemvig, 13. November. Efter meget lang Tids Ødevejr er der i de sidste Dage indtraadt godt Kullerfiskeri for Kysten. Export finder Sted til gode Priser.

Søfarten paa Uleåborg er, ifølge Telegram fra den danske Konsul i Åbo, ophørt.

Havareret New-York-Damper. (Tel. til »Ritz. Bur.«) New-York, 14de November. Dampskibet »Alaska«, der afgik herfra den 10de November, er i Morges vendt tilbage med Brud paa Maskinen.

Skibsfarten paa Tyrkiet. Det herværende tyrkiske Generalkonsulat meddeler: I Tilslutning til Generalkonsulatets Cirkulære af 15de Oktober d. A., bringes herved yderligere til Vedkommendes Kundskab, at udenlandske Skibe, som afgaa efter 15de November, og som ankomme til en Ottomansk Havn med rent Sundhedspas, men uden at samme er viseret i et Ottomansk Konsulat, ville have Valget imellem enten at underkaste sig Karantæne i 48 Timer med strengt Lægetilsyn eller at tilvejebringe telegrafiske Oplysninger, hidrørende fra Afgangshavnen.

Undtagne herfra ere kun de Skibe, som komme fra eller have anløbet Havne, hvor intet Ottomansk Konsulat findes.

Ved Kejserslig Irade er Konsulatsafgiften for Visering af Sundhedspas for fremmede Skibe bleven betydelig nedsat.

**K**lager over Bladets Forsendelse bedes hurtigst muligt indsendte til Holsteinsgade 9, Kjøbenhavn. Ø.

**T**iltrædende Abonnenter erholde tilsendte de udkomne Numre af Bladet.

**B**idrag til Bladet bedes adresserede til Holsteinsgade 9, Kjøbenhavn Ø.

### Fragtberetninger.

Dhrr. Holm & Vonsild, Kjøbenhavn og Lübeck, meddele os den 15. ds.:

For Dampere noteres:

fra Libau  $\left\{ \begin{array}{l} 1/4\frac{1}{2} \text{ ds. Londonbasis} \\ 1/7\frac{1}{2} \text{ } \cdot \text{ til Kanalen} \\ 1/10\frac{1}{2} \text{ } \cdot \text{ til Bristolkanalen.} \end{array} \right\}$  pr. 320 lbs. Havre.

Fra *Köningsberg*—Danmark 55/60 Pfg. pr. 50 Kilos Klid.  
 » *Danzig*—Danmark 15/17 Mrk. pr. 2500 Kilos Rugbasis.  
 » *Danzig*—Kristiania 15/16 Mrk. pr. 2500 Kilos Rugbasis.  
 » *Danzig*—Sydbotten 7 Mrk. pr. 1000 Kilos Byg.  
 » *Danzig*—Danmark 52 $\frac{1}{2}$  à 55 Pfg. pr. 50 Kilos Klid.  
 » *Sydsverrig*—Rouen 1/3 ds. pr. 336 lbs. Havre.

For Sejlere noteres:

» *Danzig*—Danmark 35 Pfg. pr. 50 Kilos Oliekager.  
 » — — 55 Pfg. pr. 50 Kilos Klid.  
 » *Sydfinland* 1/9 ds. Londonbasis pr. 336 lbs. Havre.  
 » *Vest-Sverig* 1/6 ds. — pr. 336 lbs. Havre.  
 » *Danmark* 1/9 ds. Londonbasis pr. 448 lbs. Byg.  
 » — Østnorge 75/80 Øre pr. 100 Kilos Byg.  
 » *Nordfrankrig*—Danmark 10/11 Frs. pr. Ton Oliekager.  
 » *Irland*—Danmark 15/ Frs. pr. Ton Klid.

D'Herrer *Funch, Edye & Co. New-York* meddele under 3. November:

Medens vi i vor sidste Beretning kun kunde paapege en Forretningsløshed paa Kornmarkedets Omraade, ere vi nu istand til at give Meddelelse om flere stedfundne Befragtninger, omend kun efter en mindre Maalestok. Efterspørgslen efter Kornskibe er vedholdende og dersom Rederne vilde nedstemme deres Fordringer noget, er det sandsynligt, at en større Livlighed vilde indtræde.

Vi kunne denne Gang præsentere en større Liste over Bomuldsbefragtninger end nogensinde før i denne Saison, men maa dog tilføje, at endel af Bomuldsbefragtningerne have fundet Sted tidligere, men ere først nu blevne bekendte. Vi maa meddele, at Efterspørgslen paa det nuværende Tidspunkt efter senere disponible Bomulds-skibe ikke er særlig livlig, og vi ere af den Formening, at alt Behov af Tonnage indtil dette Øjeblik er dækket, og at Befragterne kun ere villige til at vedblive med Befragtningerne imod Moderation i Raterne.

Befragtnings-Forretningen er iøvrigt i det hele taget ikke meget livlig; vi tro imidlertid at turde haabe, at den definitive Afslutning af Sølvsbevægelsen og genoprettet Tillid vil medføre en Udvidelse af Forretningerne paa alle Omraader.

Sejlskibs-Forretningen har i den forløbne Uge atter været

## Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich's Meridian. Fyrenes Lysvidde er for de danske Fyrs Vedkommende anført for en Øjehøjde af 10 Fod. Dybderne angives i Favne og Fod. Retningerne ere retvisende.

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

**Sundet.** I Løbet af Efteraaret foretages følgende Forandringer i Afmærkningen paa Ø.-Siden af *Svælgat*:

Vageren med hvid Stage og 2 nedbundne Koste ved V.-Siden af *Saltholm* Landgrund, flyttes c. 3 Kbl. N. efter til V. for den der liggende 9 Fods Pulle.

Vageren med grøn Stage og grønt Timeglas ved »*Kronborg*« Vrag inddrages.

En Vager med hvid Stage og 1 nedad bunden Kost udlægges ved V.-Kanten af Landgrunden, c. 3 Kbl. N. for *Kronborg* Vrag.

### Østersøen, Sundet og Lille Belt.

**Sverig. Smålands Skjærgaard.** *Smålands Skjærgaard* er anbragt end Sømærker, der ikke ere overensstemmende med de til Vejledning for Skibsfarten anbragte. Disse Sømærker, der ikke findes i Kaartene og i »Underrættelser for sjøfarende« ere de Søfarende uvedkommende.

**Säfsund-Oxelösund.** Paa SØ.-Pynten af *Lilla Bergö* tændes den 10de Novbr. 1893 et hurtigblinkende Fyr, der viser hvidt Lys fra N. 15° Ø. til N. 48° Ø., rødt Lys fra N. 48° Ø. til N. 65° Ø. samt svagt, hvidt Lys i Farvandet mod S. og SV. Flammens Højde: 11 Fod. Lysvidden: 7 Kml. for det hvide, 4 Kml. for det røde Lys. Lindseapparat af 6te Orden. Der er ikke Vagt ved Fyret. 58° 45' 10" N. Br. 17° 24' 45" Ø. Lgd.

**Norrköpingsbugt.** I Farvandet fra *Femörehufvud* til *Bråviken* tændes den 10de Novb. 1893 to Fyr paa Skjærene uden for *Kungshamn*.

Ø.-Fyret viser hvidt, fast Lys over det V.-lige Løb og fra N. 58° Ø. til N. 74° Ø., grønt, fast Lys fra N. 74° Ø. til N. 83° Ø., hvidt, fast Lys fra N. 83° Ø. gennem Ø. til S. 89° Ø. og rødt, fast Lys fra S. 89° Ø. til S. 72° Ø. 58° 37' 45" N. Br. 17° 2' Ø. Lgd. Flammens Højde: 57 Fod. Lysvidden: 7 Kml. for det hvide, 4 Kml. for det røde og 3 Kml. for det grønne Lys.

V.-Fyret viser hvidt Hurtigblink over det V.-lige Farvand. Flammens Højde: 35 Fod. Lysvidden: 7 Kml. 58° 37' 40" N. Br. 17° 1' 30" Ø. Lgd.

Lindseapparat af 5te Orden. Fyrene vises fra hvide, runde Fyrhuse. Der er ikke Vagt ved Fyrene.

Holdte overet i S. 70° V. og N. 70° Ø. lede Fyrene fri mellem Grunden *Mesen* og *Guldhällan*.

**Bottniske Bugt.** Ifølge Telegram fra Overlodsen i *Hernösand* er Fyrskibet »*Sydostbrøtten*« den 7de Novb. inddraget.

**Finland. Bottniske Bugt.** Den 2den Novb. 1893 er Fyrskibet »*Plevna*« inddraget.

**Tydskland. Büik NØ.** Vraget af den 1 Kml. for *Büik* Fyrtaarn sunkne Kuf »*Senna*« er nu bortsprængt.

### Kattegat og Skagerak.

**Sverig. Sotefjorden.** Stangmærket paa *Sockertoppen* er nu rødt, og dets Arm vender mod V. Paa Grunden  $\frac{1}{2}$  Kbl. N. t. V.  $\frac{1}{2}$  V. for *Sockertoppen* er anbragt et sort Slagmærke, med en Arm, som vender mod Ø.

### Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Tydskland. Elben.** Paa Fyrskibet »*Elbe IV*« skal det hvide, faste Fyr ombyttes med et hvidt og rødt Fyr med Formærkelser, der hver Minut viser: hvidt Lys i 8 S., Mørke i 12 S., hvidt Lys i 8 S., Mørke i 12 S., rødt Lys i 8 S., Mørke i 12 S. Fyret bliver altsaa ikke et hvidt og rødt vexlende Fyr.

Ved *Brunshausen* foretages fra Kl. 6—10 Em. Forsøg med Skibes Positions-Lanterner.

De hvide og grønne Ledefyr ved *Lühe Munding* ere igjen tændte.

I *Elben* arbejdes der paa Bortrydningen af Vraget af »*Daviz*«. Stedet skal passeres saa langsomt som muligt og den største Forsigtighed udvises. Dykkerdamperen fører Hamburgs Flag paa Toppen og viser om Natten 3 røde Lanterner lodret for hinanden.

**Jade.** Den elektriske Lystønde, som laa i Linien, *Wan-geroog* Dyne-Baake overet med Fyrtaarnet, er bortdrevet og udlægges ikke igjen.

**England. Ø.-Kyst.** Den 1ste Januar 1894 ombyttes Gongonen med et Haandkrafts-Taagehorn i følgende Fyrskibe: »*Cockle*«, »*Cross Sand*«, »*Outer Gabbard*«, »*Long Sand*«, »*Gallopers*«, »*Swin Middle*«, »*Mouse*«, »*Nore*«, »*Princess Channel*«, »*Gull*« og »*East Goodwin*«.

Der gives hver 2 Minutter To-Stød, hvert Støds Varighed c. 4 Sekunder. Naar Skibe nærme sig, forkortes Pauserne, og komme de i farlig Nærhed, gjentages Signalet uden Ophør.

I Fyrskibet »*Cross Sand*« ophører Knald-Signalet samtidig.

**England. Themsens Munding.** I *Gull stream* har en Grund dannet sig V. for *Gull Tønde*. Den er 7 Kbl. lang i NØ. og SV. og 1 Kbl. bred med en mindste Dybde af 14 $\frac{1}{2}$  Fod, der findes fra *Gull Tønde* i S. 56° V., 9,5 Kbl. og fra *North Brake Tønde* i S. 62° Ø., 8,7 Kbl.

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

**Frankrig. Bancs de Somme.** Fløjtetønden uden for *bancs de Somme* er midlertidig ombyttet med en rød Spidstønde, mærket *Bancs de Somme*.

**England. Isle of Wight.** Den 1ste Januar 1894 ombyttes Gongonen med et Haandkraft-Taagehorn i Fyrskibet »*Nab*«.

Der gives hver 2 Minutter To-Stød, hvert Støds Varighed c. 4 Sekunder. Naar Skibe nærme sig, forkortes Pauserne, og komme de i farlig Nærhed, gjentages Signalet uden Ophør.

**England. S.-Kyst. Anvil point.** Den 1ste Februar 1894 oprettes ved *Anvil point* Fyr et Taagesignal, der hver 10 Minutter giver Et-Knald.

**England. Bristol Channel.** Omtrent den 19de April 1894 tændes paa *Blacknore-point* et hvidt Fyr med Formærkelser.

Det viser hver 20 Sekunder to Formærkelser: Lys i 13 $\frac{1}{2}$  S., Mørke i 2 S., Lys i 2 $\frac{1}{2}$  S., Mørke i 2 S. Flammens Højde: 35 Fod. Lysvidden: 11 Kml. Det lyser fra S. 44° gennem V. og N. til N. 63° Ø. S. for S. 51° V. skjules Fyret af *Swallow point*.

Fyret vises fra et 35 Fod højt, hvidt, rundt Taarn, som staaer tæt inden for Højvandslinien paa den yderste Pynt af *Blacknore point*.

**Irlands Ø.-Kyst. Dundrum bay.** Den 1ste Januar 1894 forandres *St. Johns point* røde Blinkfyrt med Tre-Blink til et rødt Blinkfyrt med Et-Blink.

### Nordlige Atlanterhav.

**Frankrig. Ile d'Yeu NV.** Paa Baaketaarnet paa *Chiens-Perrins* tændes om kort Tid et fast Fyr, der viser hvidt Lys

livløs, uagtet den Kendsgerning, at Antallet af ubefragtede Skibe er aftaget betydelig.

Raterne holde sig imidlertid uden nogen betydelig Forandring D'Hrr. N. Johansen & Dahl, Liverpool, meddele os under 13. November:

Fragtmarkedet i forløbne Uge var gennemgaaende flaut. Kulfragter fremdeles uerholdelige herfra, idet Arbejdet i nærliggende Kulminer endnu er standset — og der indføres saaledes dagligt Tusinder Tons Kul fra de skotske og sydløse Miner for det lokale Behov

For *Stykgods* fra Liverpool noteres 13/6 til Bahia, Pernambuco eller Para, 20/ Rio Janeiro, 30/ Rio Grande do Sul, 20/ Port Natal.

*Kulfragter* fra *Bristolkanalen* tildels lavere, og der noteres til Monte Video eller La Plata 12/, Buenos Ayres 12/, Rosario 13/6, Paysandu 20/, Santos 24/, Rio Janeiro 15/, Rio Grande 24/, Frey Bentos 16/, Pernambuco, Bahia, Para 12/6, Vestindien 9/6, Cape Town 12/9, Java 13/.

For *Korn* til U. K.-Cont. kan opnaas 17/, fra Buenos Ayres & 23/ fra Rosario for Januar—Marts Lastning; fra San Francisco for prompt & snarlig Afskibning 28/9, Portland 35/, Tacoma 31/3, New-Zealand 30/, Australien 27/6.

*Lumber* fra Puzet Sound til U. K.-Cont. 60/, til Chile 40/,

til Australien 36/3 & 40/. Fra Apalachicola, Pensacola, Mobile eller Brunswick til Monte Video eller Buenos Ayres Doll. 11 1/2, Rosario Doll. 12 1/2, Rio Janeiro Doll. 13 1/2; alt pr. 1000 Fod.

For *Pitch Pine* fra Pensacola, Ship Island, Mobile til U. K.-Cont. betales 87/6 & 95/, efter Størrelsen, Apalachicola 97/6, Brunswick 85/; alt pr. Standard.

*Logwood & Mahogany* fra Laguna til U. K.-Cont. 30/ & 40/.  
do. do. fra Honouas til U. K.-Cont. 27/6 & 37/6.  
do. do. eller Rødder fra Jamaica til U. K. 28/ til Continentet 29/.

*Harpix* fra Staterne til U. K.-Cont. 2/6 & 2/9 + 5 0/0

*Terpentin* 3/9 & 4/ + 5 0/0; 3 pence mindre direct.

For *Bomuld* fra Staterne findes der godt Begjær efter prompte Dampere til uforandrede Rater.

*Skibskøb.* Jernbark *Mirzapore*, 1186 Reg. Tons, bygget 1863, Dimensionerne 209<sup>6</sup> × 36<sup>4</sup> × 22<sup>7</sup>, nu oplagt i Liverpool, netop solgt til Norge for £ 2050. — Endvidere er solgt til Norge herliggende Træ 3-m. Skonnert *Parsee*, 375 Reg. Tons, bygget i Avondale N. S. 1887 med 12 Aars Klasse 3/3 A. 1. I. Kobberhuden er 3 Aar gammel. Dimensionerne 136<sup>7</sup> × 32<sup>9</sup> × 12<sup>8</sup>. Laster 610 Tons Dødvægt paa 14 1/4 Fod eller 220 Standards Planker. Prisen £ 1550.

over 210<sup>0</sup>, fra N. 20<sup>0</sup> Ø. gennem N., V. og S. til S. 10<sup>0</sup> Ø., grønt Lys over 20<sup>0</sup>, fra S. 10<sup>0</sup> Ø. til S. 30<sup>0</sup> Ø. Flammens Højde: 48 Fod. Fyrapparat af 5te Orden. Der er ikke Vagt ved Fyret.

Foreløbig brænder Fyret til Forsøg.

**Spanien NV.-Kyst. Kap Torinana.** Forsøg foretages med det ny elektriske Fyr paa Kap Villano. Fyret bliver et Blinkfyr, som hver 1/4 Minut viser To-Blink.

Beliggenhed: 43<sup>0</sup> 10' N. Br. 9<sup>0</sup> 13' V. Lgd.

Det hvide, faste Fyr, som hidtil har været vist fra Kap Villano, flyttes til det nye Fyrtaarn paa Kap Torinana.

Beliggenhed: 43<sup>0</sup> 4' N. Br. 9<sup>0</sup> 18' V. Lgd.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. New York bay. I Coney island channel** ere følgende Tønder udlagte:

Sort Spirtønde Nr. 1 i 12 Fod Vand, fra *Centennial tower* i S. 72<sup>0</sup> V. og fra *Coney island* Fyr i S. 34<sup>0</sup> Ø.

Rød Spirtønde Nr. 4 i 11 Fod Vand, fra *Centennial tower* i S. 79<sup>0</sup> V. og fra *Coney island* Fyr i S. 34<sup>0</sup> Ø.

**Elizabeth river. Virginia.** Ved *Bush Bluff shoal* er Skonnerten »*Drift*« midlertidig ombyttet som Fyrskib med Tenderen »*Holly*«. Den viser hvidt, fast Fyr Højden: 58 Fod. Taagsignal gives med Klokke.

**Cape Fear river. North Carolina.** *Oak island* forreste Ledefyr er ødelagt. Indtil det igjen er opført, vises et midlertidigt, rødt, fast Fyr.

**North Carolina. South Carolina Georgia og Florida.** Da mange af de vigtigste Tønder ved Kysterne af *North Carolina*, *South Carolina*, *Georgia* og *Florida*, N. for *Jupiter inlet*, ere bortdrevne, advares Skibsførere mod at stole paa Afmærkningen paa denne Strækning, før Bekjendtgørelse er udstedt om, at Tønderne ere paa Plads.

## Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**Italien. Brindisi.** Den 27de Novb. 1893 forandres Belysningen ved *Brindisi* saaledes:

1. Paa *Riso* Pynt, paa Havneindløbets N.-Side, tændes et hvidt Blinkfyr, der hver 5 Sekunder viser Et-Blink. Flammens Højde: 42 Fod. Synsvidden: 10 Kml. Fyrapparat af 6te Orden.
2. Det røde, faste Fyr paa Fort *Mare* slukkes.
3. Fyret paa Fort *Mare* Bølgebryder ombyttes med et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 25 Fod. Synsvidden: 5 Kml. Fyrapparat af 6te Orden.
4. Det røde, faste Fyr paa *Secca del Fica* Lystønde, paa Havneindløbets S.-Side, forandres til et grønt, fast Fyr.
5. Det grønne Fyr paa *Pigonati* Molehoved, paa S.-Siden af Indløbet til Inderhavnen, ombyttes med to grønne Fyr, lodret for hinanden. Flammens Højde: 35 og 28 Fod.

6. Paa N.-Siden af Indløbet til Inderhavnen, lige overfor *Pigonati* Mole, tændes to røde Fyr, lodret for hinanden. Flammens Højde: 35 og 28 Fod.

De under 5 og 6 nævnte Fyr lyse kun over Yderhavnen.

7. Det røde Fyr paa *Pigonati* Kaj, SV. for *Pigonati* Mole, ombyttes med et grønt, fast Fyr.

8. Et rødt, fast Fyr tændes paa V.-Kysten af Øen *St. Andrea*, 700 Alen S. 40<sup>0</sup> V. fra Fyret paa *Pynt Riso*.

Iøvrigt bliver Belysningen uforandret.

## Karantænebestemmelser m. m.

**Danmark.** — Foranstaltningerne mod Indførelse af smittomme Sygdomme fra *Grimshøj* ere ophævede. Lægetilsyn med Personer, som ankomme fra *Grimshøj*, er bortfaldet.

**Færøerne.** — Bestemmelserne til Forhindring af Koleras Indbringelse til *Færøerne* ere satte i Kraft overfor *Palermo*.

**Sverig.** — *Hull* og *Grimshøj* samt Grevskaberne *York* og *Lincoln* ere erklærede for kolerafri.

**Spanien.** — Der tilstaaes Skibe fra *Newcastle* og *Helsingfors* og i 85 Kml. Omkreds fri Praktika.

**Portugal.** — Departementerne *Morbihan*, *Aude*, *Pyrenées Orientales*, *Gard* og Havnen *la Seyne i Vas* ere erklærede for mistænkte, *Gironde* og *Nedre-Seine* fri for Kolera.

**London, Greenwich** og øvrige Havne ved *Thielsen* neden for *London* ere erklærede for kolerafri, *Nantes* for mistænkt.

**Tyrkiet.** — Karantænen for Skibe fra *Kherson*, fra Kysten mellem *Novorossisk* og *Poti* og fra *det azovske Hav* er nedsat til 1 Dag, dog er der endnu 10 Dages Karantæne overfor *Taganrok* og *Rostoff*. Karantænen for Kysten mellem *Batum* og *Hoppa* er nedsat til 5 Dage i *Sinope*.

Skibe fra Bugten ved *Neapel* underkastes 5 Dages, fra *Messina* og *Catania* 1 Dags og fra hele *Tunis* 10 Dages Karantæne.

**Grækenland.** — Skibe fra *Sinope* underkastes 10 Dages, fra andre *tyrkiske* Havne i *det Sorte Hav* 5 Dages Karantæne. Karantænen for Skibe fra *Dardanellerne* og *Mersine* er nu 5 Dage, fra *Amsterdam* 3 Dage.

**Malta.** — Karantænen for *Belgien*, *tylske* Havne ved *Nord-søen*, *Holland* og *franske* Havne ved *Kanalen* og  *Atlanterhavet* er nedsat til 1 Dag.

**Gibraltar.** — Skibe med rent Sundhedspas, viseret af en *britisk* Konsul, kommende fra *det Azovske Hav*, *Kertsch* incl. og fra Bugten ved *Lyon* gives fri Praktika.

**Ægypten.** — Skibe fra *Trapezunt* gives først fri Praktika 7 Dage efter Afrejsen. Der er 10 Dages Karantæne overfor *Tunis*, 5 Dages overfor *Neapel* og 1 Dags overfor *Messina* og *Catania*.

### ABONNEMENTSPRISEN

er 1 Kr. 50 Øre pr. Kvarter, foruden Postpengene. Enkelte Numre 20 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 18, St. 11-3 og Holsteinsgade 9, Ø., hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres.

Bladet omdales ved Postvæsenets Foranstaltning.

### AVERTISEMENTSPRIS:

1'ørste Side pr. Petitlinie à 45 <sup>mm</sup> Bredde	25 Øre,	udenlandske	35 Øre	
De øvrige Sider	20 —	do.	25 —	
	Moderation for	5 Gange	10 Gange	25 Gange
1/2 Side eller derover	20 %	30 %	5) %	
Mind: e end 1/2 Side	10 %	20 %	40 %	

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER FREDAG.

Nr. 9.

Kjøbenhavn, Fredag den 24. November 1893.

1. Aarg.

INDHOLD: Ulykkerne paa Jyllands Vestkyst. — Fordeling af Bjergeløn, af Fuldmægtig H. Westrup. — Vandbygningsvæsenets Ordning og Havnesagen, af Premierløjtnant i Flaaden C. Trolle. — Redningsvæsenets Ledelse, af Redningsbestyrer Stub. — Sølovens § 59. — Drivmaskiner til Smaafartøjer, af Underdir. ved Orlogsværftet A. H. M. Rasmussen. — Fra Sø og Land. — Fragtberetninger. — Efterretninger for Søfarende.

**AXEL E. AAMODT,**

18, Kongens Nytorv 18.

Grundlagt 1857. Telefon 106.

*Mangfoldiggjørelse  
af Tegninger i sort og Farver  
paa alle kjendte  
Reproduktions-Metoder.*

Fra Aktiebolaget **Bofors & Gullspång** i Sverrig leverer jeg paa Bestilling **større og mindre Gjenstande i**

**støbt Staal,** saasom:

**Skibstævne,  
Skibsskruer,  
Roerrammer,**

**Stempler,  
Krumtappe,  
Ambolte,**

**Tandhjul,  
Ankere,  
etc. etc.**

Støbt Staal fra Bofors-Gullspång er smeddeligt samt i Styrke og Sejghed fuldt jævnlørligt med det bedste smeddede Staal af tilsvarende Haardhedsgrad.

Kjøbenhavn.

**Jørgen Jensen.**

Telefon 1268.  
Telegr.-Adr. Nilsson 167.

**Carl Nilsson,**

Amallegade 37,  
Kjøbenhavn K.

Lager af Olier og Maskin-Artikler.

**Leverandør**  
til de fleste danske Damp-  
skibsselskaber.

## Reserveløjtnantsskole ved Søværnet.

I Henhold til Bestemmelserne i Lov af 28de Maj 1880 om Søværnets Ordning vil en saadan Skole blive afholdt i Vinter for Skippere eller Styrmande, som enten:

have bestaaet Afgangsexamen ved en Realskole, som svarer til den ved kgl. Anordning af 30te August 1881 fastsatte almindelige Forberedelsesexamen, dog med Forbigaaelse af et af de tvende levende Sprog, Fransk eller Tysk efter frit Valg, eller

have taget den almindelige Styrmandsexamen efter Lov af 30te Marts 1892 med Tillæg af Examen i et Fag, Navigation fra regnet, af den udvidede Styrmandsexamen, eller have taget den almindelige Styrmandsexamen efter Lov af 24de Juli 1880 med Tillæg af Examen i Maskinlære og desuden et Fag, Navigation fra regnet, af den udvidede Styrmandsexamen cfter en af de to nævnte Love.

Bevis for at have bestaaet Afgangsexamen ved en Realskole, som svarer til den for Aaret 1881 gjældende, under 12te Marts 1861 anordnede almindelige Forberedelsesexamen af lavere Grad, giver ligeledes Adgang til Antagelse som Reserveløjtnantselev.

Ved Skippere og Styrmande forstaaes de, som ifølge Lovgivningen have Ret til Fart som saadanne med større Skibe og paa længere Rejser.

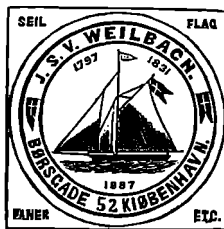
Skolen, under hvilke Eleverne indkaseres i Kaserne-skibet Sjælland og uniformeres, samt lønnes som Underofficerer

af 2den Klasse, begynder i den første Halvdel af Januar Maaned og varer omtrent i 10 Uger, og Ingen kan optages, som til den Tid vil være over 28 Aar gl. eller ikke har dansk Indfødsret.

Skolen slutes med en Prøve. De antagne Elever, der i militær Henseende ere ligestillede med Kadetter, gennemgaa et Skydekursus, hvorefter der gives dem en videre Uddannelse først som Hjælpearere ved Foraarskolen for Lægsrullemandskabet i Land og derefter i de udrustede Skibe eller ved Søminekorpset. Eleverne lønnes som Underofficerer af 2den Klasse og uniformeres. Der beregnes dem for den Tid, de under Uddannelsen have været udkommanderede med Flaadens Skibe, Togt efter de almindelige Regler.

De Skippere og Styrmande, der ønske at komme i Betragtning ved Antagelsen til at gennemgaa Skolen, ville have at indgive skriftligt Andragende til Marineministeriet inden førstkommende 15de December, indeholdende Oplysning om Opholdssted og fuldstændig Adresse samt bilagt med Søfartsbog, Lægeattest om Helbredstilstand, Oplysning om den Paagjældendes Alder og Stilling i Rullen, Skipper eller Styrmandsbevis, Attester for tagne Examina samt saavidt muligt Anbefalinger for tidligere Virksomhed. Hvis muligt afleveres Andragendet personligt. Ved Aarets Udgang vil nærmere Underretning om Antagelsen blive meddelt de Vedkommende.

Marineministeriets Sekretariat og Kommando-Kontor, den 9de Novbr. 1893.



Isolering (Kieselguhr, Filt m. m.)  
paa Kjædler, Dampkrø m. m.

**J. D. Beauvais,**

Conservesfabrik.

Grundlagt 1850.

Leverandør til de kgl. danske og svenske  
Mariner.

Fuldstændig Skibsproviantering.

*Skibsdagbøger*

(Logbøger)

efter nyeste Schema  
paa Lager hos

*S. Friedländer.*

14 Ved Stranden 14



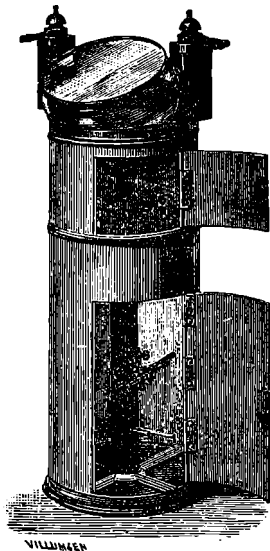
**I** Anledning af den store Ulykke, der har ramt saa mange fattige Fiskerfamilier paa Jyllands Vestkyst, og hvor det er af største Betydning, at der ydes øjeblikkelig Hjælp i størst muligt Omfang, har Hds. kgl. Højhed Prinsesse *Marie* i Forbindelse med Geheimeetatsraadinde *Estrup* foranstaltet en Indsamling. Ethvert Bidrag, selv det mindste, modtages med største Taknemlighed og bedes sendt enten til Palæet i Amaliegade (Nr. 18) eller til Toldbodvejen Nr. 34. Liste over Bidragene vil senere blive offentliggjort.

## „Dansk Søfartstidende“,

redigeret af *L. Drechsel*, i Redaktionen Kaptajn *Jacob Holm*, Formand for alm dansk Skibstørerforening, udgivet under Medvirkning af Premierløjtnant af Flaaden *Clausen*, Skibsmægler *Ulrik Holm* (Firma *Holm & Wonsild*), Underdirektør ved Orlogsværftet *Rasmussen*, Premierløjtnant af Flaaden *Trolle*, cand. jur., Assistent i Justitsministeriet *Tybjerg* m. Fl., som eventuel Bidragyder Grosserer, Folkethingsmand *Hage*, udgaar hver Fredag med et 8-sidigt Numer. Bladet bringer Artikler om alle i Forbindelse med Skibsfarten staaende Forhold og følger alle Bevægelser paa Søfartens Omraade her hjemme og i Udlandet; det bringer hver Uge en Beretning om Fragtforholdene og et Uddrag af Søkortarkivets „Efterretninger for Søfarende“.

Abonnement for Oktober Kvartal à 1 Kr. 50 Øre foruden Postpenge, tegnes paa alle kgl. Postkontorer og Brevsamlingssteder, i alm. dansk Skibstørerforenings Kontor, St. Annæ Plads 13, fra 11—3, og i Redaktionen, Holsteinsgade 9, Ø. Sidstnævnte to Steder samt i Triers Bogtrykkeri, Bredgade 32, modtages Annøener til Indrykning i Bladet.

### Cornelius Knudsens Etabl.,



37. Kjøbmagergade København.  
 Patent Multiplicator, Kompasser,  
 Sprit- og Baadskompasser,  
 Patent Tidsglas. Saltmaalere,  
 Sextanter og Oktanter.  
 Kaptejn Rungs  
 Universal-Bathometer.  
 Logge og Loddemaskiner  
 Dybhavsthermometre  
 med Vendeapparat.  
 Barometre, Thermometre, Manometre.  
 Indicatorer. Tegnebestikker.  
 Parallellnealer.  
 Marinekikkerter.  
 Complete Dykkerdragter.

Reparationer udføres med Omhu.

### Ankere & Kjæder, Jern- & Staalrosser, Sejldug & Tougværk

samt alle Skibs Inventarier anbefales fra Lager.

**John Forbæch,**  
 St. Annæplads 19 & 21.

Kjøb, Salg og Nybygning af Sejl og  
 Dampskibe, Uddybningsmateriel og  
 Transportpramme

besørges fordelagtigt af

**Ingeniør Andr. Vang,**  
 København.

### N. Chr. Rønnes Skibssnedkeri.

— Grundlagt 1834. —  
 St. Annægade 3.  
 København C.

### Nyt Fartøj til Salg.

Et paa Stabelen staaende Fartøj, Yagtttype, ca. 40 Tons Register, som bygges under Veritas Opsigt til sanmes højeste Klasse, med Pich-pine Dæk og af extra gode Materialier, kan kjøbes billigt hos Skibsbygmester **Rich. Schrøder,** Horsens.

Paa P. G. Philipsens Forlag har forladt Pressen 2det Oplag af

## Søloven

og Lov om danske Skibes Registrering.

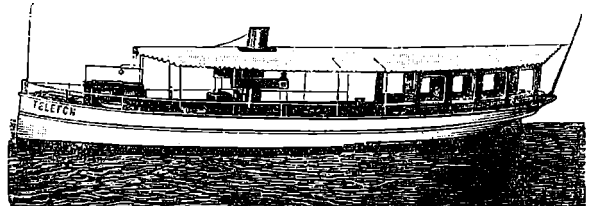
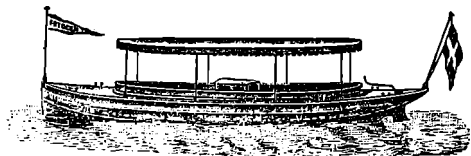
Udgivne og forsynede med et udførligt Sagregister ved

Professor, Dr. jur. **Viggo Bentzon.**

Denne fortrinlige Udgave af Søloven er uundværlig for enhver Søfarende og større Forretningsdrivende.

### LJUNGGRENS VERKSTADS

### AKTIEBOLAG CHRISTIANSTAD.



Dampbaade for Passager- og Bugsertrafik samt Lytbaade med Damp- eller Petroleumsmaskiner.  
 Agenter for Danmark:

**F. L. SMIDTH & CO.,**  
 VESTERGADE 29, KJØBENHAVN.

## Ulykkerne paa Jyllands Vestkyst.

Naar disse Linier komme vore Læsere i Hænde, ville de allerede have modtaget Efterretningen om den store Ulykke, der har ramt Fiskerbefolkningen paa Jyllands Vestkyst. Af Telegrammerne til R. B. fremgaar det, at de fleste Baadelaug paa Kyststrækningerne fra Hanstholm til Agger og ved Harboøre vare paa Søen Natten mellem d. 20. og 21. Havet var da roligt, Vinden nordost; om Morgenen Kl. 4 indtraadte pludseligt mørkt Vejr og Nordvestslorm med oprørt Hav, og Ulykkerne passerede tildels, inden Signal eller Redningsbaad kunde benyttes. Udfor Agger kæntrede 3 Baadlaug; 10 Mand fra Aalum og Vesteragger, 3 fra Østeragger druknede. Fra Hanstholm til Agger forulykkede 22 Fiskere; der hersker stor Nød og Fortvivelse i Kystbefolkningen. Udfor Fjæltring og Ferring reddedes 4 Baade ved Redningsbaade; udfor det nordlige Harboøre druknede 26 Mand, næsten alle fattige Folk med Familie; en Del af de Reddede ere kvæstede. Af de mellem Tyborøn og Hansted Forulykkede ere 19 Familieforsørgere, der efterlade 37 ukonfirmerede Børn og 15 Enker; af de ved Harboøre druknede ere 20 Familieforsørgere, der efterlade ialt 74 Børn; fem af de Reddede ere haardt kvæstede.

Det vil af disse korte Meddelelser ses, at Omfanget af den Ulykke, der har ramt den vestjydske Fiskerbefolkning, er overordentlig stort. Omtrent 50 Fiskere ere druknede og foruden Enker, Forældre og andre Slægtninge have de efterladt sig 111 uforsørgede Børn. Den vestjydske Fiskerbefolkning omfattes i hele Landet og i alle Samfundsklasser med den største Sympati; den Djærvhed, hvormed den under farefulde Forhold røgter sin Gerning og det Mod, hvormed den har reddet saa mange Menneskeliv, har til alle Tider skaffet den Beundring og Sympati og ville nu, da Ulykken har ramt den, vække den største Deltagelse over hele Landet. Men medens man staar

magtesløs overfor den Sorg, som denne sørgelige Ulykke har bragt over saa mange Hjem, er det muligt at afhjælpe den Nød, som er fulgt med den. Og Efterretningerne fra Vestkysten have da ogsaa rejst en Bevægelse over hele Landet for at komme de Nødlidende til Hjælp. I Hovedstaden har Hds. kgl. H. Prinsesse Marie stillet sig i Spidsen for en Indsamling, der i første Række gaar ud paa at afhjælpe den øjeblikkelige Nød. En Del Medlemmer af *Grosserer-Societetets Komité* have udstedt Opfordring til at yde Bidrag, der modtages paa Børskontoret o. fl. Steder, Formændene for Sømandsforeningen, Skipperforeningen, alm. dansk Skibsførerforening m. fl. samle ligeledes Bidrag. I Jylland dannes med Amtmand Dreyer i Ringkjøbing, og Amtmand Grev Schulin i Thisted i Spidsen en Komité til Understøttelse af de Efterladte, og Kronprins Frederiks Fond har stillet 2000 Kr til Raadighed til Afhjælpning af den øjeblikkelige Nød. De nærmest følgende Dage ville sikkert bringe Efterretninger om, at en Mængde lignende Indsamlinger blive satte i Gang.

I de Kredse, som dette Blad henvender sig til, vil Følelsen for de Forulykkedes Efterladte være særlig stærk. Idet vi indtrængende opfordre til at komme dem til Hjælp, er det derfor i Forvisningen om, at man i danske Søfartskredse vil yde et anseligt Bidrag til Lindring af den sørgelige Ulykke.

Bidrag modtages paa »Dansk Søfartstidendes« Kontor, Holsteinsgade 9 Ø, og i alm. dansk Skibsførerforenings Kontor, St. Annæ Plads 13, K, sidst nævnte Sted fra 11—3. De indkomne Bidrag ville blive tilsullede den Komité, der har dannet sig her i Byen af Formændene for de forskellige Skibsførerforeninger m. fl. og Regnskab vil fremkomme offentligt.

## Fordeling af Bjergeløn.

Af H. Westrup, Fuldmægtig i »Det forenede Dampskibsselskab«.

I Følge gammel Koutume fordeltes Bjergeløn før den ny Sølov af 1ste April 1892 traadte i Kraft paa følgende Maade:

Naar et Skib i Søen bjergede et andet blev der fra Bjergelønnen først fradraget de Omkostninger, som vare en Følge af Bjergningen, saasom ødelagte Trosser, Tids-spilde foraarsaget ved Bjergningen, samt, hvis den Bjergende var en Damper, Kul, Smørelse etc. Resten af Bjergelønnen deltes derefter i 3 Parter, hvoraf  $\frac{2}{3}$  tilfaldt Rederiet og  $\frac{1}{3}$  fordeltes imellem Besætningen, saaledes at Føreren af sidstnævnte atter erholdt  $\frac{1}{3}$ , Officererne  $\frac{1}{3}$  og Mandskabet  $\frac{1}{3}$ . Den Officererne tilfaldende Trediedel deltes som Regel saaledes, at 1ste Styrmand og 1ste Maskinmester fik lige stor Part, 2den Styrmand og 2den Maskinmester halvt saa meget som de to førstnævnte og endelig 3die Styrmand og 3die Maskinmester halvt saa-

meget som 2den Styrmand og 2den Maskinmester. Mandskabet fik derefter alle ligemeget, med Undtagelse af Dreng og Jomfru, som tilsammen erholdt 1 Mands Part.

Den ny Sølovs § 228, andet Stykke, som omhandler Bestemmelserne om Fordeling af Bjergeløn, lyder saaledes:

»Har et Skib paa Rejsen bjerget noget, bliver »af Bjergelønnen først at godtgøre den Skade, som Bjergningen maatte have medført for Skib eller Ladning; derefter faar Rederiet to Trediedele, hvis det »bjergede Skib er Dampskib, men Halvdelen, hvis »det er Sejlskib, og Resten deles lige imellem Skipper »og Mandskab; dettes Part fordeles i Forhold til »enhvers Løn. Overenskomst, hvorefter Skipper eller »Mandskab skulde nøjes med mindre Part end her »nævnt, er uden Gyldighed, medmindre Skibet er »særlig udrustet for Bjergning, eller Overenskomsten

»gælder Udførelsen af et bestemt Bjergningsforetagende.

Bjergelønnen skal altsaa herefter fordeles i Forhold til enhvers Løn; Følgen heraf er, at 1ste Maskinmester faar ca. 2 Gange og 2den Maskinmester næsten  $\frac{1}{2}$  Gang mere end 1ste Styrmand, 3die Maskinmester og Hovmester faa mere end 2den Styrmand og Kokken mere end Matroserne.

For at man kan danne sig et Begreb om Fordelingen, følger nedenstaaende en Bjergeløn, fordelt efter gammel Koutume og ifølge den ny Sølov.

Enhver vil heraf kunne sé det urimelige i den nye Fordelingsmaade, og det sér for uindviiede ud som Lovgivning ved Bestemmelsen i den ny Sølov slet ikke har tænkt paa Dampskibe, men kun paa Sejlskibe, thi for disses Vedkommende vilde Fordelingen være reifærdig.

Det vilde være ønskeligt, om det kunde blive taget

under Overvejelse, om det ikke vilde være billigt snarest muligt at søge den omtalte Paragraf i Søloven forandret, saaledes at den Hest fik Havren, som fortjente den.

	Fordeling ifl. tidligere Koutume	Gage	Nuværende Fordeling
Kaptajn . . . . .	1523 84		2285 76
1ste Styrmand . . . . .	507 94	90	167 80
1ste Maskinmester . . . . .	507 94	250	466 10
2den Styrmand . . . . .	253 98	60	111 86
2den Maskinmester . . . . .	253 98	120	223 73
Tømrermaud . . . . .		58	108 14
6 Matroser . . . . .		à 50/	
4 Fyrbødere . . . . .	13 à 112.88	1467 18 à 50/	10 à 93.22 932 20
Havnemester . . . . .		70	130 51
Kok . . . . .		58	108 14
Dreng . . . . .	56 66	20	37 28
	Kr. 4571 52		Kr. 4571 52

## Vandbygningsvæsenets Ordning og Havnesagen.

Af Premierløjtnant i Flaaden C. Trolle.

(Fortsat).

For at forebygge Misforstaaelse med Hensyn til Spørgsmaalet om fornyede Undersøgelser, er det nødvendigt at tilføje, at disse kunne indskrænkes til Farvandet omkring Stenklipperne; kun her findes alle de for Besejlingen nødvendige Betingelser forenede, medens der næppe kan paavises nogen ved Dræthøj; denne Plads har kun en, forøvrigt aldeles uvæsentlig, Fordel, nemlig at ligge nær ved Byen, og dette er den eneste tænkelige Aarsag til, at man har henledet den projekterende Ingeniørs Opmærksomhed paa dette Punkt, en Omstændighed, der viser, at netop lokalkendte Folks Raad kunne mislede i saadanne Tilfælde. Naar, som vi haabe, Regeringen atter optager Havnesagen, vilde det vistnok være formaalstjenligt at søge tilvejebragt flere Udkast med tilhørende Overslag ved Konkurrence mellem de vandbygningskyndige Ingeniører; Direktøren vilde derved faa et righoldigere Stof til Bedømmelse af de tekniske Vanskeligheder, som jo kunne tænkes løste paa forskellige Maader, og man vilde anspore Kappelysten blandt d'Herrer Teknikere, som muligvis ogsaa tæller Kapaciteter udenfor de fast Ansattes Rækker.

Denne Fremgangsmaade med at udsætte Præmier for de bedste Udkast turde være langt at foretrække fremfor Bevilling til de saakaldte »Forsøgsmoler«, der altid ere forholdsvist kostbare at anlægge og dog ikke give de tilsigtede Oplysninger om Materialvandringen paa de Dybder, hvor Havnen skal tilvejebringes.

Vi nære forøvrigt den Anskuelse, at man ikke bør gøre Havnene landfaste, hvor der kan være Tale om Sandvandring; herom vidner blandt andet Anlægget ved Hundested, hvor man blev nødsaget til at foretage Ombygning paa Grund af Tilsanding; her er saaledes Exempel paa et Fejlgreb paa Vandbygningsvæsenets Omraade, der har kostet Staten Penge. Men der kan nævnes flere, og da Forfatteren heraf ved Selvsyn har haft Lejlighed til at danne sig en Mening om Berettigelsen af denne Paastand, skal her citeres, hvad der i 1884 til »Foreningen til

Fiskeriernes Fremme i Danmark og Bilande« blev indberettet om

### Forholdene ved Esbjerg.

Det fremhæves heri som ganske naturligt, at man i sin Tid blandt de forskellige vestjydske Havneprojekter valgte Graadyb til Anlæg af en Udførselshavn for jydsk Kvæg og Landprodukter, da Anlægget her kunde udføres betydeligt billigere end paa noget andet Punkt af Kysten; men for Fiskeriet synes det uheldigt, at man ved Graadyb ikke har valgt til Anlægsplads for en Havn Hobodyb, indenfor Skallingen ved Indsejlingen til Graadyb, i Stedet for Esbjerg. Man vilde her have været nærmere ved Havet og sparet de 5 KvartmiIs Sejlsads gennem det bugtede Løb til Esbjerg, hvilket for Fiskerfartøjerne er af stor Betydning, naar de daglig skulle ind med Fangst — de gaa nu ofte glip af en Fisketur af denne Grund, og Afsendelsen af Fisk forsinkes hyppigt 12 Timer eller mere af Hensyn til Vandstandsforholdene ved Ebbe og Flod. Desuden vilde en Havn ved Hobodyb være blevet ulige roligere og mere sikker end Esbjerg Havn ved vestlige Storme; Hobodyb benyttes endnu stadig af tyske Fiskerfartøjer som Tilflugtssted i uroligt Vejr, hvorimod Esbjerg Havn i sin nuværende Tilstand ikke har formaaet at trække Fiskerfartøjerne fra Hjerting og Fanø til sig, trods sin Jernbane-forbindelse.

Da Esbjerg Havn nu imidlertid ikke lader sig flytte, bør man for Fiskeriets Vedkommende søge at gøre den anvendelig for en større Trafik ved Afhjælpning af følgende Ankepunkter:

#### 1. Mangel paa Anlægsplads.

I Forhavnen, som i en Bredde af 200—400 Fod dannes af den saakaldte Fangedæmning, der Øster fra, adskilt fra Kystlinien, løber langs denne og ender noget vest for Indsejlingen til selve Dokhavens Slusegab, findes

Øst for dette kun ca. 500 Fod Bolværk, som den halve Del af Ugen forbeholdes visse Dampskibe.

I selve Dokhavnen, som Fiskerne imidlertid ikke uden tvingende Nødvendighed benytter, fordi de ved at vente paa Dokportens Aabning let gaar glip af en Fisketur, er der kun opført Kajmur paa den østlige Side, ialt ca. 950 Fod, der med vestlig Storm end ikke byder sikkert Anlæg for navnlig smaa Fartøjer. Derimod savnes endnu saavel Kajmur som Vanddybde paa Dokhavnen vestlige Side. Fiskerfartøjerne ere derfor indskrænkede som Regel til at benytte til Anlæg ca. 150' Bolværk udenfor Dokporten i selve Slusegabet, hvor de ligge udsatte for Paa-sejling og jævnlig maa forhale for at give Plads for Ind-sejlingen.

### 2. Utilstrækkelig Dybde paa Slusetærskelen.

Paa Graadybsbarren er der med Højvande en Dybde af 14 Fod; men paa Dokhavnen Slusetærskel haves kun 12 Fod Vand. Følgen heraf er, at Sejlskibe med endog kun 10 Fods Dybgaende ofte nok ikke kan naa at komme over Graadybsbarren med samme Vandtid, som de er slupne ud af Dokken, og man har Exempel paa, at saadanne Fartøjer med vedvarende østlig Vind, der giver en forholdsvis lav Vandstand, i henved 14 Dage har været indespærrede i Dokken paa Grund af manglende Vanddybde, hvilket er faldet saa meget haardere, som østlig Vind er den gunstigste for Afsejling.

### 3. Vanskelige Besejlingsforhold.

I Forhavnen er Vanddybden i det Hele for ringe; der trænges ogsaa til Uddybning tæt langs Bolværket, for at Fartøjer, som efter deres Dybgaende burde kunne flyde der, ikke skal tage Grunden ved Lavvande.

Sejlløbet ind gennem Forhavnen er for smalt; det burde gøres bredere (samtidig med en Uddybning) og frigøres for de 3 Fortøjningspæle, som nu staar i Vejen, enten ved at flytte dem nærmere over mod

Fangedæmningen eller ved at erstatte dem ved Ringe, anbragte i denne, til Fastgøren af Varpetrosser. Disse Forbedringer ere saa meget mere nødvendige, som den hyppigt meget stærke Strøm bugter sig ind og ud gennem Forhavnen, og Besejlingen af denne er derfor meget vanskelig, navnlig for Sejlskibe, der nødsages til at skifte Roret haardt flere Gange for at undgaa at komme paa Grund, først paa den ene og derefter paa den anden Side af Forhavnen, uagtet der kun er Tale om en Strækning af 2—300 Fod. Selv med gunstig (østlig) Vind for Afsejling kan det være umuligt for Sejlskibe at komme under Sejl, fordi de af Strømmen vil føres mod Grunden, inden de har faaet Fart nok til at kunne styre i saa stærke Bugtninger som nødvendigt. Faren er saa meget større, som Skibene ikke tør komme nær den nordvestlige Mole, som fører fra Dokdiget ud til Strømmen, da den bestaar af en skraa Stendæmning med store Sten langs Grunden og derfor heller ikke kan benyttes til at forhale langs med ud af Havnen.

Det fremhævedes derfor, at de anførte Anker snarest burde søges afhjulpne, dels ved at opføre et Slyngværk af Tømmer langs den nordvestlige Mole, dels ved Uddybning og Opførelse af Kajmure i Dokhavnen, ved Sænkning af Slusetærskelen og Forlængelse af Bolværket i Forhavnen, ligesom der foresloges anlagt en særlig Havn for Fiskerfartøjer ved Uddybning af et Bassin i Opfyldningen ud for det østre Dokdige og Jernbanespor ført ned til Havnen.

Det maa vistnok erkendes, at de her anførte Anker hverken ere faa eller uvæsentlige; vi have kun citeret dem efter Vandbygningsdirektørens Opfordring, da de fleste Fejl ere afhjulpne og saaledes ikke mere have Interesse. Hvor meget disse Ombygninger have kostet, se vi os ikke i Stand til at opgive, men det er sikkert ikke lidet, og de væsentligste Fejlgreb med Hensyn til slette Besejlingsforhold og den lave Vandstand paa Doktærskelen kunne ikke rettes uden meget store Udgifter.

(Fortsættes).

## Redningsvæsenets Ledelse.

Vi have modtaget følgende:

I dette ærede Blads Nr. 6 og 7 for henholdsvis 3die og 10de ds. ere saavel Vandbygningsvæsenet som Redningsvæsenet omtalte, hvilket ikke er til at undres over, thi de ere begge vigtige Institutioner heri Landet.

Hvad jeg, med den ærede Redaktions Tilladelse, kunde ønske at udtale mig om, er Redningsvæsenet heri Landet, som jeg nu til 1ste December har tjent i 31 Aar. Som bekendt blev Redningsvæsenet heri Landet oprettet ved Lov af 26de Marts 1852. Før den Tid laa det paa en Maade under Justitsministeriet. Bestyrerne og Opsynsmændene fik strax ved Oprettelsen en lille fast Løn, men derimod ikke Betjeningsmandskabet. Først ved Lov af 30te Oktober 1857 fik Mandskabet ogsaa fast Lønning. Derimod fik Mandskabet lige fra Begyndelsen af i 1852 Godtgørelse for Møder ved Øvelser og Redningsforsøg.

Siden denne Institution blev oprettet har den sorteret under Indenrigsministeriet, men Redaktionen opkaster det Spørgsmaal heri Bladet Nr. 6, om det ikke vilde være

rigtigst at henlægge Redningsvæsenets overordnede Ledelse under Vandbygningsvæsenet. Man kunde fristes til at spørge: hvorfor i al Verden skal dog Redningsvæsenet henlægges under Vandbygningsdirektøren. Det er jo to saa forskelligartede Institutioner som omtrent Nat og Dag. Den ene har med Havnebygning at gøre og den anden med Redning af Menneskeliv. Derfor maa den ærede Redaktion meget undskylde, naar jeg bestemt maa fraraade en saadan Ordning som den tilsigtede. Foranlediget ved den ærede Redaktions Bemærkning har en Indsender heri Bladet Nr. 7 gjort sig til Talsmand for at Konsulenten skulde bo i Jylland, for bedre at kunne have alle Traade i sin Haand og hurtigt komme tilstede, hvor hans Nærværelse krævede det. Den ærede Indsender gaar endog saa vidt, at han gør Forslag om, at Overlodsens i det vestlige Distrikt skulde være skikket til den Stilling. Med al Respekt for det danske Lods væsens Dygtighed, saa er det alligevel to temmelig forskelligartede Bestillinger: at være Overordnet ved Lods væsenet og at være Konsulent for en Institution, der alene har med Redning

af Menneskeliv at gøre. Nu da Sagen har sorteret under Indenrigsministeriet i saa mange Aar, saa er der ingen Tvivl om, at den er bedst tjent med at vedblive hermed, thi det er indlysende, at selv om Personalet i Kontoret efter flere Aars Forløb skifter, saa rykkes der dog i de fleste Tilfælde op fra Assistent til Fuldmægtig og derfra til Kontorchef.

Den ærede Indsender maa heller ikke glemme, at ved Redningsvæsenet er for Jyllands Vedkommende ansat en Bestyrer og en Medhjælper og for Bornholms og Møens Vedkommende en Bestyrer, og det er netop disse Mænd, som absolut maa bære det egentlige Ansvar for Ledelsen heraf. Forstaa disse Mænd ikke rigtig deres Dont, saa bør de helst frivillig trække sig tilbage eller ogsaa skal de nok faa deres Afsked, thi den vil i saa Fald næppe lade vente længe paa sig. Det nyttede kun lidet, om Konsulenten boede et eller andet Sted i Jylland, thi var først en Fejl begaaet, saa stod den næppe for den Gang til at ændre. Og skulde en Undersøgelse heraf iværksættes af Regeringens Konsulent, saa er Kommunikationsmidlerne nu til Dags saaledes, at man maaske kan lige saa hurtigt komme til Stede fra Kjøbenhavn som fra en Plads i Jylland.

Efter min Mening kan derfor Konsulenten ikke bo noget heldigere Sted end netop i Kjøbenhavn, thi det er næppe for Bestyrerne, men derimod for Ministeriet, at han skal være Konsulent. Han er da ved Haanden og kan, om muligt ønskes, konferere mundtlig med Ministeriet om den foreliggende Sag. — Dernæst maa det heller ikke glemmes, at alle vore Redningsbaade bygges paa Orlogs-

værftet, ligesom Rakterne forfærdiges paa Søetatens Laboratorium. Naar nu Konsulenten bor i Hovedstaden, saa kan han nemt konferere med Baadbygmestrene saa vel som med Tøjhusløjtnanten om et og andet, dette Materiel vedkommende.

Næxø den 14de November 1893.

*Stub,*  
Redningsbestyrer.

Idet vi henvise den ærede Indsender til de Bemærkninger om denne Sag, som vi have fremsat i vore Artikler om »Vandbygningsvæsenets Ordning og Havnesagen«, skulle vi her kun fremhæve, at vi kun have anbefalet Redningsvæsenets Henlæggelse under Vandbygningsdirektoratet under den Forudsætning, at dette fik en søkyndig Konsulent, og at Redningsvæsenet, ved at underlægges Vandbygningsdirektoratet i Stedet for, som nu, Landvæsenskontoret, i hvert Fald ikke vilde overgaa fra en sagkyndig Institution til en mindre sagkyndig. Forandringen vilde blive af rent formel Natur; den virkelige Ledelse vilde, som hidtil, blive søkyndig ved at henlægges under en for Havne- og Redningssager fælles Konsulent, og vi give den ærede Indsender Ret i, at Konsulenten bør have Bopæl i Nærheden af den øverste Administration, Indenrigsministeriet.

*Red.*

## Sølovens § 59.

Vi have modtaget følgende:

Det var vist med en udelt Følelse af Glæde, at Skibsførerne læste den i denne Tidendes Nr. 3 aftrykte Adresse til Regering og Rigsdag fra Størstedelen af Landets Skibsførerforeninger. Det viste sig nemlig heraf, at disse Foreningers Bestyrelser ikke mene, at deres Forpligtelser ere opfyldte, naar de blot efter Evne søge at støtte trængende Medlemmer eller deres Enker, men at de ogsaa føle sig forpligtede til at støtte Medlemmernes Interesser paa anden Maade, og det er uden for al Tvivl, at der til denne sidste Del af Foreningernes Virksomhed stilles stedse stigende Krav fra de farende Medlemmers Side, og som det forekommer os med fuld Føje.

Men var det med Glæde, at vi læste denne Adresse, — der med Hensyn til sit Indhold maa kaldes meget moderat, naar der tages Hensyn til hvor forhadet Sølovens § 59 er blandt Skibsførerne, idet det af denne Paragraf fremgaar, at man ikke synes at mene, at den almindelige borgerlige Straffelovgivnings Bestemmelser ere tilstrækkelige ligeoverfor Skibsførerne, men t der ligeoverfor dem maa skarpere Lud til, en Undtagelsealov, — saa var det med ligesaa tor Forbauselse, at vis i denne Tidendes Nr. 7 læste den af Kjøbenhavns Skipperforenings Bestyrelse indsendte Adresse, der baade med Hensyn til Form og Indhold søger sin Lige.

Hvad først Formen angaar, saa maa vi bemærke, at naar man ikke vælger at lade Formanden underskrive et saadant Dokument paa Bestyrelsens Vegne, saa maa Bestyrelsen underskrive in pleno, men her mangler to af Bestyrelsesmedlemmernes Navne, d'Herrer Strandgaard og Fr. Nielsen, og saavidt os bekendt vare disse Herrer ikke udtraadte af Bestyrelsen paa den Tid, da Adressen blev indsendt. Desuden er Adressen bleven indsendt til Rigsdagen i to skrevne Exemplarer, et til hvert Thing (hvorvidt der er blevet tilstillet Regeringen et Exemplar, er os ubekendt); Bestyrelsen har altsaa ikke anset det nødvendigt at vise Landstingets og Folkethingets Medlemmer den Høflighed

at lade Adressen trykke i et saa stort Antal Exemplarer, at hvert Medlem kunde modtage et.

Hvad dernæst Indholdet angaar, saa skulle vi — næst efter at bemærke, at af de ved Generalforsamlingen tilstedeværende Medlemmer, der ikke hørte til Bestyrelsen, stemte kun 10 (Ti) med Bestyrelsen, medens 30 (Tretti) stemte imod den — kun bemærke, at hvis man ønskede at skade den Sag, som Foreningen gennem sin Generalforsamlings Beslutning har forlangt fremmet, saa kunde man næppe gøre det paa en fyldigere Maade, end ved at indsende en Adresse med en saadan Ordlyd eller Motivering, som den af Bestyrelsen valgte, og det er utvivlsomt, at den saaledes ikke kan siges at have udført Generalforsamlingens Beslutning paa en loyal Maade. Adressens Motivering kan i Korthed udtrykkes saaledes: Uagtet vi, Bestyrelsen, nære den Overbevisning, at Sølovens § 59 ikke gaar Skibsførernes Interesse for nær, ville vi dog, da nogle uforstandige Medlemmer imod vor, Bestyrelsens, Ønske paa sidste Generalforsamling vedtog, at der skulde indsendes en Adresse til Regering og Rigsdag, denne Paragraf angaaende, anmode den høje Rigsdag om at Sagen maa blive taget op til fornyet Undersøgelse o. s. v.

Ligeoverfor en saadan Motivering finde vi os foranledigede til at bemærke, at en Bestyrelse selvfølgelig ikke er absolut forpligtet til at udføre en Generalforsamlings Beslutning; hvis det er den altfor meget imod, saa har den jo altid den Udvej at kunne nedlægge sit Mandat og træde tilbage. Men vedbliver den at fungere i sin Stilling som Bestyrelse, saa er man berettiget til at vente, at den udfører Generalforsamlingens Beslutninger paa en loyal Maade. I modsat Fald faar den den offentlige Mening imod sig, hvad dog den her omtalte Bestyrelse ligesaa lidt som nogen anden kan staa sig imod.

*Flere Medlemmer af Skipperforeningen.*

Idet vi optage ovenstaaende Indlæg, skulle vi bemærke, at det, saa vidt vi vide, dog ikke er usædvanligt,

ved Indgivelse af Adresser til Rigsdagen, kun at sende et Eksemplar til hvert Thing. Spørgsmaalet om Forholdet mellem Københavns Skipperforenings Bestyrelse og en i Foreningen afholdt Generalforsamling er iøvrigt et indre Foreningsanliggende, som vel kan være Genstand for Be-

handling her i Bladet, men i hvilket vi ikke ere kompetente til at indtage noget Standpunkt. Hvad Adressens Realitet derimod angaar, da dele vi ganske de ærede Indsenderes Anskuelse om, at den ved sin Motivering nærmest maa skade den Sag, som den skulde have støttet. *Red.*

## Drivmaskiner til Smaafartøjer.

Af A. H. M. Rasmussen, Underdirektør ved Orlogsværftet.

(Fortsat.)

Skønt denne Motors Virkningsgrad som Dampmaskine saaledes er betydelig større end Dampmaskinens og Dampkedlens samlede Virkningsgrad, nemlig 18 Procent mod 3 til 4 Procent, vil dog i de fleste Tilfælde selve Bekostningen ved Anskaffelsen af Brændstof blive større end for Dampmaskineriet, fordi Petroleum er Vægt for Vægt dyrere end Kul, men Forskellen er næppe stor.

Ved Petroleumsmotoren er man fri for den Røg og stærke Varmeudstråling, som ikke kan undgaas ved Maskiner, der behøve Kedelanlæg. Motoren tager ikke mere Plads op end Maskinen i en Baad med et Dampmaskineri af tilsvarende Kraft; der bliver derved god Plads til Passagerer o. l. Da man sparer Kedlen bliver det samlede Fremdrivningsapparat billigere at anskaffe, end hvor man benytter Damp, Motoren kan med Lethed passes af den Mand, der styrer Baaden, og denne kan bringes op paa sin fulde Hastighed, et Par Minutter efter at man har aabnet for Brændstoffets Ledning til Motoren og opvarmet Tændrøret. Bruges Baaden kun nu og da, bliver Driften billigere end af Dampbaade, fordi der kun bruges Brændstof, saalænge Motoren er i Gang; i Dampkedlerne derimod medgaar der betydelige Mængder Brændstof til opfyring og til bakkede Fyr, og naar Dampmaskinen ikke skal bruges mere, er der i Dampkedlens Vand og Damp samt i Fyret ophobet store Varmemængder, som ikke komme til Nytte. Petroleumsmotoren koster heller ikke meget i Vedligeholdelse. Bruges almindelig Petroleum, er der, naar der vises almindelig Forsigtighed, ingen Fare forbundet med Brugen af denne Art Drivmaskiner.

Mangler ved Petroleumsmotoren er, at den har en bestemt Omdrejningsretning og at Cylindrene ere enkeltvirkende. Denne Motor vil derfor næppe blive anvendt i større Fartøjer, men som Drivmaskine for Smaafartøjer egner den sig fortrinligt, og den benyttes nu ogsaa hertil i stor Udstrækning i Amerika, Tyskland o. s. v.

3. Elektromotorer, som drives af en elektrisk Strøm fra en paa Landjorden opstillet Dynamomaskine kunne kun rent undtagelsesvis finde Anvendelse som Drivmaskiner for Smaafartøjer, fordi disses Rute derved bliver lige saa buiden som en Sporvogn til sine Skinner. Fra Dynamoen, som drives af en paa Land opstillet Dampmaskine, er ført en Traad hen over den Rute, Baaden skal besejle. Paa Baaden findes en Kontaktarm, der stadigt følger Traaden og leder Strømmen fra denne til den til Baadens Skrueaksel koblede Elektromotor. Baaden drives altsaa frem paa samme Maade som en elektrisk Sporvogn.

Dette Fremdrivningsprincip er anvendt et enkelt Sted i Amerika til Baade, som sejle mellem nogle Udsigtspunkter ved en Flod, men vi træffe det ogsaa i den styrelige Torpedo; denne drives gennem Vandet ved en i den anbragt Elektromotor, hvortil Strømmen ledes gennem et Kabel fra et Fort, Strandbatteri e. l. Om Dagen kan man følge Torpedoen Vej gennem Vandet ved Hjælp af et Par Stokke, som sidde paa Torpedoen og rage lidt over Vandet; om Natten anbringes et Par Lamper paa Stokkene.

4. Elektromotorer med tilhørende Akkumulatorbatterier bruges blandt andet meget i Smaa-

baade, der befordre Passagerer paa Themsen. Akkumulatorene ere opstillede under Baadens Sæder; naar Baaden skal bruges, ledes Strømmen til den til Skrueakslen koblede Elektromotor. Med en Strømvender kan Strømmen ledes i den ene eller anden Retning gennem Elektromotoren, og Baaden derved enten gaa frem eller sække.

Denne Fremdrivningsmaade besidder forskellige Fordele. Den, der er til Rors, har Motoren umiddelbart under sin Kontrol, idet den kan sættes i Gang eller dens Omdrejningsretning omskiftes blot ved at bevæge Strømvenderens Haandtag. Man er fri for den Varme, Luft, Snavs og Røg, som følger med Anvendelsen af Kedler, og der er ingen Fare forbundet med Benyttelsen af Fremdrivning ved Elektricitet. Motoren løber lydøst, og naar undtages Smøring af Slidfladerne, er der Intet at passe ved den.

Akkumulatorene kunne imidlertid kun opsamle saa megen Elektricitet, at Baaden kan bruges uafbrudt i 12 til 18 Timer. Baade kunne ikke bære saa mange Akkumulatore, at de kunne være uafbrudt i Fart i flere Dage. En Gang i Døgnet maa Akkumulatorene lades, og hertil medgaar en Tid af mindst 6 Timer. I dette Tidsrum ere saadanne Baade altsaa uvirksomme; en Dampbaad behøver kun at ligge stille, medens dens Kulkasser fyldes med Kul. Der er andre Ulemper ved Akkumulatore; disse ere kostbare at anskaffe og indtage megen Plads; allades de uregelmæssigt eller for hurtigt, tage de let Skade, deres Plader kunne bøje sig, hvorved der opstaar Kortslutning, hvilket ogsaa kan ske, naar der spildes Syre; selv om Akkumulatore ikke fordre meget Tilsyn, maa dette dog udføres af dertil kyndige Folk. Forskellige Vanskeligheder ved deres Benyttelse er man i det Hele taget endnu ikke kommet ud over. Skulde det lykkes at konstruere Akkumulatore, som ere billigere, kunne lades i kort Tid, indtage langt mindre Plads og være mere skikkede end de nu anvendte til at taale den ofte ublide Behandling, de ere udsatte for ombord, vil denne tiltalende Fremdrivningsmaade sikkert finde stor Anvendelse.

Foruden Afgørelsen af, hvilket Drivmaskineri man bør anvende, for at drive et mindre Fartøj med en given Hastighed gennem Vandet, bør man undersøge, hvilken Vægt og hvilket Rumindehold Maskineriet og Energiforraadet (Kul, Nafta, Petroleum, Akkumulatore) vil indtage, samt hvor længe det vil strække til, hvilken Indflydelse disse Vægtes Beliggenhed vil faa paa Fartøjets Sødygtighed, og hvilke Fordringer, der stilles til Maskineriets Pasning. Den Motor vil være den bedste, som giver den største Kraft for den mindste Vægt og den mindste Udgift til Anskaffelse og Vedligeholdelse.

Følgende Tal give den omtrentlige Vægt pr. Hestekraft af Maskineriet og et Energiforraad til 12 Timers Gang for et Smaafartøj:

Dampmaskineri	250 eng. Pund.
Petroleumsmotor	350 » —
Elektromotor med Akkumulatore	1800 » —

Med Hensyn til, hvilket Fremdrivningsapparat man bør anvende, vil det af det tidligere Udviklede fremgaa, at til Fartøjer af ringe Størrelse og Hastighed ere Petroleumsmotorer skikkede, at Elektromotorer med tilhørende Akkumulatører egne

sig for Lystbaade, naar man intet Hensyn tager til Bekostningen, og Baaden kun skal anvendes paa Steder, hvor Akkumulatører kunne blive ladede, og at i alle andre Tilfælde er Dampmaskineriet endnu at foretrække.

## Fra Sø og Land.

Nordisk Skibsrederforening tilskriver os under 21. ds.:

### Calais Kutymen.

Som bekendt har der ofte i Pressen været ført Klager over den saakaldte »Calais Kutyme«, som tvinger Skibene til at bringe Trælaster ind paa Kaien. Nordisk Skibsrederforenings Bestyrelse har derfor havt Sagen under Overvejelse og besluttede at søge Dom ved gunstig Lejlighed, idet man betvivlede Kutymens Retmæssighed. Da en saadan gunstig Lejlighed nylig syntes at ville frembyde sig, rejste Foreningens Bestyrer til Calais for at ordne det fornødne. Under sit Ophold dér, konfererede han i Forening med Hr. Konsul Apeness med samtlige Importører og foreholdt dem det urimelige i en saadan Kutyme, der paa lægger Skibene en Forpligtelse, som ikke naturligt bør paahvile dem. Ifølge Løfte har Importørerne tænkt nærmere over Sagen og har ifølge et idag til Foreningen indløbet Telegram fra Konsul Apeness besluttet at afskaffe Kutymen.

Kjøbenhavn Frihavn. Fra Hamburg telegraferes til Ritz. Bur.: Hamburg-amerikanske Paketfartselskab agter efter Aabningen af Kjøbenhavns Frihavn at udvide de vestindiske, mexikanske og New-Orleans-Linier til Kjøbenhavn.

Den danske Konsul i Libau meddeler os under 15. ds. følgende:

Konsulatet tillader sig at henlede Opmærksomheden paa, at herværende Afskibere i den senere Tid ofte gøre det til Betingelse ved Befragtninger af Dampbaade, at disse ikke maa tage Ladning hertil (det drejer sig hovedsagelig om Kul, da de nævnte Herrer derved miste Adresseprovisionen, 40 Cop. pr. Læst = 2 Tons\*) idet denne tilfalder Modtageren af den indgaaende Last, og Afskiberen da kun er berettiget til at beregne 2% af den udgaaende Fragt; Differencen mellem disse to koster 35 Cop. pr. Læst\*\*) og de to Procent af den udgaaende Fragt er imidlertid ikke saa stor\*\*\*) at ikke Fordelene ved direkte Losseplads er at foretrække, især da Fragtforskellen i Reglen kun er 1 f. Ton, som maa bære Udgifterne paa Lossepladsen (en Mellemhavn) og dermed forbunden forlængede Ophold, mulig ogsaa dyrere Losning; samme koster Skibet her sædvanlig 31 Cop. pr. Ton ialt, medens Skibets Havne- og Lodsudgifter ere de samme i Libau, om det har Ladning begge Veje eller kun den ene.

Belysning af Limfjorden fra Aalborg til Hals Dette Spørgsmaal er nu taget op til Drøftelse i Aalborg Byraad, idet man paatænker at anbringe Lysbøjer og Lanterner i Farvandet, saaledes at Skibe uhindret kunne passere fra Søen op til Aalborg eller omvendt, ogsaa om Natten. Til Dækning af Udgifterne herved foreslaas det, med Ministeriets Billigelse, at anvende en Del af Gennemsejlingsafgiften gennem Pontonbroen. At dette Forslags Realisation vil have meget stor Betydning for Aalborg og Omegn er indlysende.

\*) Effektivt 35 Cop. pr. Læst.

\*\*\*) Da 5 Cop. ere Afgift til Slæbebaaden og derfor fragaa, da den kun beregnes for indgaaende.

\*\*\*\*) Ca. 100 Rs. for et Skib ladende 1000 Tons d. w.

Balderaa Havn. Ifølge Meddelelse fra Balderaa er Indløbet til Havnen og Anløbspladsen langs sammes Kaj paa en Strækning af 70 Fod blevet uddybet til en Dybde af 22 Fod med dagligt Vande.

Dampskibet »Amerika«, hvis Maskineri har været underkastet et større Eftersyn, skulde være afgaaet fra Kjøbenhavn til New-York den 18 ds., men ved den foretagne Maskinprøve var man ikke tilfreds med Resultatet, og det blev besluttet yderligere at skifte en Krumpapaxel. Skibet forbliver derfor henliggende her indtil videre.

Fra Burmeister & Wains Maskin- og Skibsbyggeri paa Refshaleøen blev i forrige Uge den der under Bygning værende Dampfærge til Kallehavn og Koster Overfarten sat i Vandet.

Regelmæssig Passagerbefordring fra Libau til Amerika, via England, agtes etableret ved Hjælp af Dampskibet Knud af Kjøbenhavn, Kapt. Jørgensen, der skal afgaa første Gang fra Libau til en engelsk Havn i denne Uge.

Kollision. Dampskibet »Anglo Dane«, tilhørende det forenede Dampskibs Selskab, som afgik fra Antwerpen i Søndags paa Rejse til Kjøbenhavn, kom paa Reden i Kollision med en engelsk Damer og maatte returnere.

Skaden, der ikke er af større Betydning, ventes udbedret i Løbet af en halv Sneds Dage. Ladningen er ubeskadiget.

Beretningen om Forhandlingerne paa det 3die nordiske Søfartsmøde, der i Sommer afholdtes i Christiania, vil blive Deltagerne tilstillet i Løbet af næste Maaned.

Fra Det forenede Dampskibs Selskab have vi modtaget følgende Meddelelse: Dampskibet »Fanø« passerede den 21. Novbr., 9 Fm., paa 52° 55' N. Br. og 3° 13' Ø. Lgd., hollandsk Fuldskip Q. D. B. H. krydsende østefter.

## Fragtberetninger.

Dhrr. Holm & Vonsild, Kjøbenhavn og Lübeck, meddele os den 22. ds.:

### Dampere:

Fragtmarkedet har i den forløbne Uge i det væsentlige ikke forandret sig; Fragterne have været faste fra russiske Østersøhavne paa Grund af Mangel paa Tonnage, derimod noget flouere fra de tyske Østersøhavne; der er betalt fra Libau til Danmark 14/15 Mrk. pr. 2000 Kilos Oliekager, fra Dan0ig til Danmark 16/17 Mrk. pr. 2500 Kilos Rugbasis, fra Danzig til Stockholm 6 Mrk. pr. 1000 Kilos Oliekager.

### Sejlere:

Fragtmarkedet tildels uforandres, der synes at være en Flouhed tilstede fra Nordfrankrig til Danmark, der er saaledes senest betalt 10 Francs pr. Ton Oliekager. — Trafiken er i aftagende, da Skibene nu paa Grund af Aartiden gaa hjem for Oplægning.

D'Hrr. Funch, Edye & Co., New-York, meddele under den 20. November:

Vi kunne idag meddele om flere Kornbefragtninger, af hvilke dog ingen have fundet Sted fra de nordlige Havne, idet samtlige Befragtninger ere for Lastning i New-Orleans

Medens vor Liste over Bomuldsbefragtninger stadig er meget betydelig, tro vi dog, at alle Afslutninger, som indtil nu har fundet Sted, ere blevne rapporterede og at, idet den almindelige Forretnings Tilstand paa Afskibningspladserne ikke er undergaaet nogen Forandring, fra hvad vi forudsagde i vor

sidste Beretning, vor næste Beretning vil bringe en betydelig formindsket Liste over Befragningen.

Forretnings-Tilstanden i det hele taget vedbliver at være uden særlig Interesse, idet de regelmæssig i Fart værende Baade ere fuldstændig istand til for nærværende at dække det forønskede Skibsrum i enhver Retning.

Vort Sejlskibs-Marked vedbliver at holde sig meget stille i alle Brancher, men Rulerne ere ikke undergaaede nogen Forandring, og der er intet af særlig Interesse at meddele.

Der er bl. A. betalt følgende Rater:

#### For Dampere.

Korn: New-Orleans til Storbritannien eller Kontinentet 13/6, Kjøbenhavn, Aarhus eller Gøteborg 16/.

Bomuld: Galveston til Liverpool 39/ à 42/. Kontinentet 40/ à 42/6.

do. do. - Storbritannien eller Kontinentet 38/ pr. Januar.

do. New-Orleans - Storbritannien eller Kontinent 37/6 à 41/3.

do. Charleston - Liverpool 34/ à 34/6, Bremen 35/.

do. Wilmington - Liverpool, Havre eller Ghent 38/.

#### For Sejlskibe.

Philadelphia—Sicilien, Petroleum, 12½ cents.

Philadelphia—Storbritannien eller Kontinentet, Petroleum 2/1½ d.

Manilla—New-York, Philadelphia eller Boston, Hamp, Doll. 450.

West Bay—Englands Vestkyst, Planker, 40/.

Boston—Rosario, Trælast, Doll. 8. Buenos Ayres Doll. 7.

Pensacola—Rio de Janeiro, Trælast, Doll. 14.

Mobile—Montevideo, Trælast, Doll. 11,50, Buenos Ayres Doll. 12, Rosario Doll. 13,50.

D'Hrr. N. Johansen & Dahl, Liverpool, meddele os under den 20. November.

Siden vor forrige Uges Beretning er Striken i Kulminerne

## Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich's Meridian. Fyrenes Lysvidde er for de danske Fyrs Vedkommende anført for en Øjehøjde af 10 Fod. Dybderne angives i Favne og Fod. Retningerne ere retvisende.

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

**Jyllands V.-Kyst. Limfjorden.** Den 15de Novb. 1893 er *Thyborøn* Fyrskib inddraget for Vinteren.

**Tangen Ø. Kattegat.** En Vager med rød Stage og 3 Koste er udlagt i 4 Fv. 5 Fod, 1 Kbl. Ø. for 19 Fods Stenen paa *Tangen Ø.*-Side. 56° 35' 30" N. Br. 10° 56' 0" Ø. Lgd.

**Saltholm V. Sundet.** Følgende Forandringer i Afmærkninger paa Ø.-Siden af *Svælget* ere nu foretagne:

Vageren med hvid Stage og 2 nedadbundne Koste ved V.-Siden af *Saltholm* Landgrund er flyttet 3 Kbl. N. efter til NV. for den der liggende 9 Fods Palle. Vageren ligger i 5 Fv. Vand. 55° 39' 32" N. Br. 12° 42' 19" Ø. Lgd.

Vageren med grøn Stage og grønt Timeglas ved »*Kronborg*« Vrag er inddraget.

En Vager med hvid Stage og 1 nedadbunden Kost er i 6 Fv. Vand udlagt ved V.-Kanten af Landgrunden, c. 3 Kbl. N. for »*Kronborg*« Vrag. 55° 40' 31" N. Br. 12° 41' 39" Ø. Lgd.

**Smaalands-Farvandet.** Paa Havnepladsen ved *Stubbekjøbing* er tændt en rød Lanterne, som holdt overet med Fyret ved V.-Siden af Havneindløbet angiver Midten af Indløbet til den grave Rende til Havnen. Flammens Højde: 18 Fod. Lysvidden: 5 Kml. Lanteren vises fra en hvid, 22 Fod høj Pæl med en rund Skive paa Toppen. Brændetid: 1ste Aug.—1ste Maj.

**Østersøen.** Fra Fyrskibet »*Gjedser Havn*« vil der fremtidig, naar Vejret er usigtbart, blive afbrændt Blaalyt, naar Postdampskib ventes.

Natten mellem den 19de og 20de Novb. 1893 er Fyrskibet »*Gjedser Havn*«, *Rødsand Ø.*, bortdrevet fra sin Station.

### Østersøen, Sundet og Lille Belt.

**Tydskland. Swine.** Paa Ø.-Siden af det N.-lige Indløb til *Kaiserfarth* er en Lægtter sunken. Den er afmærket med en Vragtønde, og om Natten vises en hvid Lanterne.

**Dievenow og Gristov.** Ved Kurluset i *Dievenow* er opført en høj Skorsten. 54° 1' 37" N. Br. 14° 45' 20" Ø. Lgd.

Skorstenene paa Cementfabrikken ved *Bünnewits* paa *Øen Gristov*. 53° 58' 7" N. Br. 14° 43' 38" Ø. Lgd.

**Rygens Ø.-Kyst.** Hotel »*Nord Perd*« ved *Göhren* er et godt Landmærke. Det er den eneste saa højt liggende Bygning, og bag den staar et Træ med stor, rund Krone. 54° 20' 36" N. Br. 13° 44' 55" Ø. Lgd.

**Rügen.** Signalmasten ved *Klein-Stubbenkammer* paa *Wilhelms Sicht* staar tæt ved *Klinton*. 54° 34' 22" N. Br. 13° 40' 6" Ø. Lgd.

**Stollergrund NØ.** Evert »*Julius*« er sunken c. 10 Kml. NØ. fra Fyrskibet *Stollergrund*. Masten er ca. 10 Fod over Vandet. 54° 37,5 N. Br. 10° 29,5 Ø. Lgd.

### Kattegat og Skagerak.

**Sverig. Morup.** Havnefyrene ved *Glommen* Havn brænde fremtidig fra 1. Sept.—1. April.

### Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Tyskland. Ostfriesische Øer.** Masten paa den i *Harle* sunkne Tjalk er ikke længer over Vandet.

**Elben.** I *Elben* er Vinterafmærkningen foretagen. Naar Isgang befrygtes, ombyttes de tre Lystønder ligeover for *Finkenwerder* med tre Spirtønder af samme Farve som Lystønderne.

Mellem *Glückstadt* og *Schulau* ere følgende Forandringer i Belysningen foretagne:

1. *Steindeich Elsfleth, Kamperreihe*, hvide, faste Fyr er ombyttet med et hvidt, rødt og grønt fast Fyr, der vises fra en ny hvid Fyrbaake. Flammens Højde: 41 Fod. Det viser hvidt Lys fra N. 46° V. til N. 62° V., mellem sort Spidstønde Nr. 2, ved den øvre Ende af *Rhyn-Plate*, og *Krautsand Mølle*, rødt Lys fra N. 62° V. til N. 85° V., hvidt Lys fra N. 85° V. gennem V. og S. til S. 39° Ø., c. ¾ Kbl. S. om den sorte Tønde ved *Kollmarsand*, grønt Lys fra S. 39° Ø. til S. 66° Ø., Kystlinien ved *Kollmar*. Fyrapparat af 6te Orden. 53° 44' 3" N. Br. 9° 27' 40" Ø. Lgd.

2. *Pogensand* Fyr ere ombyttede med 2 nye, der staa 800 Alen N. 46° V. og S. 46° Ø. fra hinanden.

Det N.-lige, lave Fyr viser hvidt Lys fra N. 39° V. til N. 61° V., grønt Lys fra N. 61° V. gennem V. til S. 16° V., hvidt Lys fra S. 16° V. til S. 7° Ø. og rødt Lys fra S. 7° Ø. til S. 15° Ø. Flammens Højde: 58 Fod. Fyrapparat af 5te Orden.

Den første hvide Sektor ligger mellem Baaketønde *Pinnau* og Fyrskibet »*Krautsand*«, den grønne Sektor mellem Fyrskibet »*Krautsand*« og rød Spirtønde G, den sidste hvide Sektor mellem rød Spirtønde G og sort Spidstønde Nr. 5 ved *Hungrigen Wolf*. 53° 42' 14" N. Br. 9° 30' 25" Ø. Lgd.

Det S.-lige høje Fyr er et hvidt, fast Fyr, der lyser fra N. 40° V. til N. 56° V. over Farvandet mellem de røde Spirtønder ved *Schwarztonnensand* og de sorte Tønder ved *Kollmarsand*. Linien Fyrene overet i S. 46° Ø. leder 1 Kbl. fra rød Spirtønde C og ¾ Kbl. fra Bredden ved *Steindeich-Elsfleth*. Flammens Højde: 111 Fod. Fyrapparat af 5te Orden. 53° 42' 3" N. Br. 9° 30' 45" Ø. Lgd.

3. *Juels* hvide, faste Fyr er ombyttet med et hvidt Fyr med Formørkelser, der hver 5 Sekunder viser Lys i 4S., Mørke i 1S.

4. Ved *Twielenfleth* er tændt et fast Fyr, der viser rødt Lys fra N. 48° V. til N. 35° V., Baaketønde *Juels W.*, grønt Lys fra N. 35° V. gennem N. til N. 85° Ø., rød Spirtønde K, hvidt Lys fra N. 85° Ø. til S. 77° Ø., Baaketønde *Juels O.*, og rødt Lys fra S. 77° Ø. til S. 70° Ø. Flammens Højde: 42 Fod. Fyret vises fra en hvid Fyrbaake. 53° 36' 32" N. Br. 9° 33' 25" Ø. Lgd.

5. *Lyhe* røde og hvide, faste Fyr er ombyttet med et Fyr med Formørkelser hver 5 Sekunder, Lys i 4S., Mørke i 1S., der viser grønt Lys fra N. 47° V. til N. 41° V., mellem de røde Spirtønder J og K, hvidt Lys fra N. 41° V. til N. 27° V., rødt Lys fra N. 27° V. gennem N. og Ø. til S. 82° Ø., mellem sorte Spidstønder Nr. 9 og Nr. 11, hvidt Lys fra S. 82° Ø. til S. 75° Ø., Fyrskibet »*Schulau*«. og grønt Lys fra S. 75° Ø. til S. 70° Ø. Flammens Højde: 42 Fod. Fyrbaaken er hvid. 53° 34' 25" N. Br. 9° 38' 8" Ø. Lgd.

Ved *Otterndorf* ere de to hvide, faste Fyr forandrede. Fyret, der lyser ned ad Floden, har sin S.-lige Lyskant liggende tæt til N.-Kant af *Oste-Bank*; det formørkes, naar man kommer for tæt til Grunden.

Fyret, som lyser op ad Floden, leder i Farvandet mellem Tønde Nr. 16 og de tre Lededæmninger nedenfor *Alternbuch Havn*.

I *Allenbruch* Fyr er Vinklen med hvidt Fyr med Formørkelser forstørret, og lyser nu fra N 47° V. gennem N. til N. 86° Ø.

Paa *O'Swald* Kaj ved Indløbet til *Hansa-Hafen* i *Ham-burg* er tændt et rødt, fast Fyr.

**Holland. Friesche Zeegat.** I *Friesche Zeegat* er Vinterafmærkningen udført.

**Harlingen.** Ved den undersøiske Forlængelse af *Pollen-dam* ved *Harlingen* er der tæt S. for Dæmningen udlagt 8 grønne Vagere, hvoraf 5 langs den V.-lige, 3 langs den Ø.-lige



tilendebragt, efter at have varet i fire Maaneder. — Ejerne fik ikke gennemført deres Forlangende om Nedsættelse i Arbejdslønnen, og Arbejdet optages idag paa de gamle Betingelser. —

Kul for Export herfra kan maaske snart ventes i Markedet; men da mange Fartøjer venter paa en saadan Last, vil Tilbudet af Skibsrum maaske overstige Behovet, og Fragtlerne derved influeres med en nedadgaende Tendents tilfølg.

**Kulfragterne** fra *Bristol-Kanalen* ere gennemgaaende uforandrede, og for Ordrene nu i Markedet noteres: Capetown 12/6, Singapore 11/, Penang 11/6, Java 12/6, Saigon 11/, Rio Janeiro 14/9, Montevideo eller La Plata 11/6, Paysandu 20/, Santos 24/, Bahia 12/ à 13/, Pernambuco 12/6, Frey Bentos 15/6, Demerara 9, Maceio 13/.

**Kornfragterne** fra Parana Floden ere fastere, og 23/, maaske 24/, opnaaeligt for Jernskibe for Januar-April Afskibning.

Fragterne fra Vestkysten af Amerika ere tildels lavere. — For *Salpeter* noteres 25/, *Korn* fra San Francisco 27/6, Portland 32/6, Tacoma 30/. — *Lumber* fra Puzet Sound til Europa 55/, Australien 36/3 à 38/9, Chili 35/ à 37/6 pro Mille. —

Forlangelse Paa Baakerne paa *Pollendam* have nu Nr. 1, 7 og 13 en Ballon, hvorunder to Tværtræer, Nr. 4 og 10 Diamant hvorunder to Tværtræer og Nr. 2, 3, 5, 6, 8, 9, 11 og 12 Diamant hvorunder et Tværtræ paa Toppen.

**Ijmuiden.** Indtil den 9de Decbr. 1893 foretages Skydeøvelser fra Fort *Ijmuiden* i Retning mellem SV. og NV., mod et Skib, der slæbes. Naar der skydes, hejses rødt Flag paa Fortet.

**hollandsch Diep.** Et Vrag ligger sunket i *Hollandsh Diep* i 7 Fv. Vand. Det er afmærket med en Vragtønde. 51° 41' 44" N. Br. 4° 34' 49" Ø. Lgd.

**England. Themsens.** Damperen »*Brighton*» er sunket i *Warp* 2 Kml. N. 63° Ø. fra Fyrskibet »*Nore*». En Vragtønde er udlagt i 8 Fv. Vand tæt SSØ. for Vraget og et Vragfyrskib N. for Vraget.

**Ø. England.** Vraget, som laa sunket 6 Kml. N. 85° Ø. fra Fyrskibet »*Shipwash*», er sønderslaaet og Vragtønden inddragen.

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

**Frankrig. Chenal de Ferlas.** Et sort og hvidt, vandret stribet Taarn med to sorte Kegler paa Toppen er opført paa Klippen *Men-Gam* paa S. Siden af *Chenal de Ferlas*, S. for *Bréhat*. 48° 49' 35" N. Br. 2° 58' 45" V. Lgd.

**England. Dungeness.** Vraget af »*Vivids*», der laa sunket paa *Newcome shoal* i *Dungeness Ø.* Bugt, er sønderslaaet og Vragtønden inddragen.

**Bristol channel.** Damperen »*Carnargo*» er sunket S for *Sully island* i 28 Fod Vand, fra Toppen af *Sully island* i S. 19° Ø., 2 Kbl. Tæt S. for Vraget er udlagt en Vragtønde og c. 1/2 Kbl. S. for Vraget et Vragfyrskib, der viser de sædvanlige Signaler.

**Shapinsha sound. Ørken-Øer.** Den 1ste Decbr. 1893 tændes paa S. Enden af *Hellyar Holm* et Fyr, der viser:

Hvidt Fyr med Formærkelser hver 10<sup>s</sup> fra S. 84° Ø. til S. 67° Ø.; rødt, fast Lys fra S. 67° Ø. til S. 26° Ø.; hvidt, fast Lys fra S. 26° Ø. og N. 82° V.; rødt, fast Lys fra N. 82° V. til N. 61° V.; og hvidt, fast Lys fra N. 61° V. til N. 41° V. Flammens Højde: 84 Fod. Lysvidde: 15 Kml Fyr taarnets Højde: 64 Fod.

Det hvide Fyr med Formærkelser leder fri af *Mull head*, *Rerwick head* og *Haconess*, den røde Vinkel i *Wide Firth* leder fri af *Thøves Holm*.

## Nordlige Atlanterhav.

**Spanien. Kap Vidio Ø.** Paa Strandbredden ved *San Cidiello*, c. 1/2 Kml. Ø. for Kap *Vidio*, er tændt et rødt, fast Fyr, der lyser mod NNØ. Det er kun et Fiskerfyr.

**Portugal. Setubal.** Ved Barren ved *Setubal* ere Tønderne flyttede saaleds:

Den hvide Tønde ligger i 14 Fv. Vand, fra Fyrtaarnet paa *Outao* i S. 32° V., og fra Fort *Arrabida* i S. 24° Ø.

*Pitch Pine* fra *Mobile*, *Pensacola*, *Ship-Island* til U. K. Cont. 87/6 à 92/6. *Apalachicola* 97/6, *Brunswick* 85 pr Standard.

*Lumber* fra disse Pladser til *Rio Janeiro* D. 14.00, *Montevideo*, *Buenos Aires* D. 11 1/2 à D. 12.00, *Rosario* D. 12 1/2 pro Mille. — Befragterne for *Harpix* og *Terpentin* ere tilbageholdne, og kun faa Afslutninger finder Sted. Noteringen kan dog fremdeles angives til 2/6 à 2/9 + 5° for *Harpix* og 3/9 à 4/ + 5° for *Terpentin*, 3 pence mindre hvis directe.

*Bomuldsfragterne* ere uforandrede; kun prompte Dampere ønskes. —

*Longwood & Mahogany* fra *Laguna* til U. K. Cont. 30/ à 40/.

do. do. Honduras til U. K. Cont. 30/ à 40/.

do. Rødder Jamaica U. K. Cont. 28/ à 29/.

*Pastic* fra *Minatitan* til U. K. Cont. 35/.

Vi søge første Klasses grundgaaende Skib for 500/600 Tons Kul fra *Cardiff* til *Cava* og Retur; derfra til *Liverpool*, *Hamburg* eller *Havre* med Stykgods. — Ladningen bringes og tages frit fra Skibssiden. — Fragten 30/ pr. Ton af Skibets garanterede Dødvægt for Rundreisen.

Den røde Tønde ligger i 13 Fv. Vand, fra Fyrtaarnet paa *Outao* i S. 27° V., og fra Fort *Arrabida* i S. 29° Ø.

Man skal gaa mellem de to Tønder, nærmest til den røde og fra den styre paa *Outao* Fyrtaarn, og faar da paa Barren mindst 13 Fod Vand, Springtids Lavvande.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. Long island sound. Connecticut.** Fyrskibet »*Cornfield point*» Nr. 51 er igen udlagt paa sin Station. Signalerne ere uforandrede. Det midlertidige Fyrskib er inddraget.

## Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**Spanien. Almeria.** Et grønt, fast Fyr er tændt paa *Yderenden* af Ø-Molen, som er under Forlængelse, ved *Almeria* Havn. Flammens Højde: 20 Fod. Det staar 720 Alen N. 59° Ø. fra det røde, faste Fyr paa V-Molens Forlængelse; men denne Afstand formindskes efterhaanden, som Arbejdet skrider frem.

Indløbet til Havnen mellem disse to Fyr er ren med 32 à 44 Fods Dybde.

**Italiens V. Kyst. Porto-Maurizio.** Det røde, faste Fyr paa *Porto Maurizio* S. Mole er flyttet 120 Alen længere ud paa Molen, paa Grund af dennes Forlængelse. Flammens Højde: 40 Fod.

## Karantænebestemmelser m. m.

**Norge.** — Havnene ved *Humber* ere erklærede for fri for Kolera.

**Havre.** — Lægeundersøgelse og Desinfektion er ophævet overfor *Grimsby*, *Hull*, *Belgien*, *Holland* og *Tyskland* og er kun bibeholdt for *Bilbao*.

**Spanien.** — Karantænen overfor *Portugalete* og omliggende Distrikt er hævet.

Karantænen er hævet overfor Skibe fra *Rotterdam* og *Nantes* med omliggende Havne.

Skibe fra *Altona* og omliggende Havne tilstaaes fri Praktika.

Fra den 28de Novb d. A. tilstaaes der Skibe, kommende fra *Castellamare di Stabia* og en Omkreds derfra af 85 Kml., fri Praktika.

**Portugal.** — *Rotterdam* er erklæret for mistænkt for, de øvrige *hollandske* Havne for smittede af Kolera.

Alle *engelske* Havne ere erklærede fri for Kolera. *Pernambuco* og øvrige Havne i samme Provinds ere erklærede for smittede af gul Feber.

**Tyrkiet.** — Skibe fra *Smyrna-Bugt* mellem *Kara Bournu* og *Foglieri* underkastes kun 5 Dages Karantæne. For Kysten mellem *Neapel* og *St. Maria di Leuca* og for *Trapezunt* er der nu kun 1 Dags Karantæne, Lægeundersøgelse og Desinfektion. Skibe fra *Amarra* og *Bartine* ved det Sorte Hav underkastes 5 Dages Karantæne i *Sinope* eller *Cavak*.

**Grækenland.** — Skibe fra *Jranske* Havne mellem *Ventimiglia* og *Perpignan* underkastes nu kun streng Lægeundersøgelse. For Skibe fra Havne mellem *Venedig* og *St. Maria di Leuca* er der fastsat 1 Dags Observationskarantæne. Overfor *Susa* og *Trapezunt* gælder 10 Dages Karantæne.

## ABONNEMENTSPRISEN

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

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

hvor til ogsaa Bidding til Bladet m. v. adresseres.

Bladet omdels ved Postvæsenets Foranstaltning.

## AVERTISSEMENTS-PRIS:

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

De øvrige Sider — — — — — 20 — do. 25 —

Moderation for 5 Gange 10 Gange 25 Gange

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

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

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER FREDAG.

Nr. 11.

Kjøbenhavn, Fredag den 8. December 1893.

1. Aarg.

INDHOLD: Nord-Østersø-Kanalen, af J. H. — Vandbygningsvæsenets Ordning, af Direktør Chr. Otterstrøm. — Højesteretsdomme. — Sø og Handelsrettsdomme. — Manchester-Kanalen og Assurandørerne. — Fra Sø og Land. — Fragtberetninger. — Havneforholdene i Håvre — Efterretninger for Søfarende.

**AXEL E. AAMODT,**

18, Kongens Nytorv 18.

Grundlagt 1857. Telefon 106.

Lager

af

Kontorartikler.

Fra Aktiebolaget **Bofors & Gullspång** i Sverrig leverer jeg paa Bestilling **større og mindre Gjenstande i**

**støbt Staal,** saasom:

Skibstævne,  
Skibeskruer,  
Roerammer,

Stempler,  
Krumtappe,  
Ambolte,

Tandhjul,  
Ankere,  
etc. etc.

Støbt Staal fra Bofors-Gullspång er smeddeligt samt i Styrke og Sejghed fuldt jævnlørligt med det bedste smeddede Staal af tilsvarende Haardhedsgrad.

Kjøbenhavn

Jørgen Jensen.

Telefon 1268.  
Telegr.-Adr. Nilsson 167.

**Carl Nilsson,**

Amallegade 37,

Kjøbenhavn K.

Lager af Olier og Maskin-Artikler.

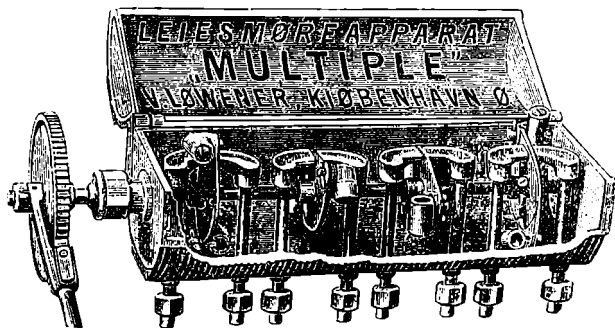
Leverandør

til de fleste danske Dampskibsselskaber.

## „Dansk Søfartstidende“,

redigeret af *L. Drechsel*, i Redaktionen Kaptajn *Jacob Holm*, Formand for alm dansk Skibsførerforening, udgivet under Medvirksomhed af Premierløjtnant af Flaaden *Clausen*, Skibsmægler *Ulrik Holm* (Firma *Holm & Wonsild*), Underdirektør ved Orlogsværftet *Rasmussen*, Kaptajn af Flaaden *Trolle*, cand. jur., Assistent i Justitsministeriet *Tybjerg* m. Fl., som eventuel Bidragyder Grosserer, Folkethingsmand *Hage*, udgaar hver Fredag med et 8-sidigt Numer. Bladet bringer Artikler om alle i Forbindelse med Skibsfarten staaende Forhold og følger alle Bevægelser paa Søfartens Omraade her hjemme og i Ullandet; det bringer hver Uge en Beretning om Fragtforholdene og et Uddrag af Søkortarkivets „Efterretninger for Søfarende“.

Abonnement for Oktober Kvartal à 1 Kr. 50 Øre foruden Postpenge, tegnes paa alle kgl. Postkontorer og Brevsamlingssteder, i alm. dansk Skibsførerforenings Kontor, St. Annæ Plads 13, fra 11—3, og i Redaktionen, Holsteinsgade 9, Ø. Sidstnævnte to Steder samt i Triers Bogtrykkeri, Bredgade 32, modtages Annoncer til Indrykning i Bladet.



## Uddybningsmateriel.

Flere søgaaende Dampselvlosserfartøjer med og uden Sandpumper, 3—400 Tons d. w..

Jern Selvlosserpramme og -Transportpramme

samt stationære eller selvtransporterende

Uddybningsmaskiner

haves favorabelt til Salg og til Udleje ved

**Ingeniør Andr. Vang,**

Kjøbenhavn.



Isolering (Kieselguhr, Filt m. m.) paa Kjelder, Dampkr m. m.

**J. D. Beauvais,**

Conservesfabrik.

Grundlagt 1850.

Leverandør til de kgl. danske og svenske Mariner.

Fuldstændig Skibsproviantering

**Skibsdagbøger**

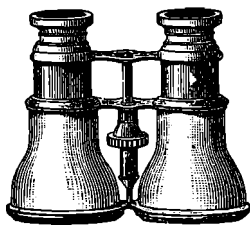
(Logbøger)

efter nyeste Schema

paa Lager hos

**S. Friedlænder.**

14 Ved Stranden 14.



H. E. Holst's

Efterfølger,

Hans Liisberg,

Uhr- og

Instrumentmager.

## Nyt Fartøj til Salg.

Et paa Stabelen staaende Fartøj, Yagttype, ca. 40 Tons Register, som bygges under Veritas Opsigt til sammes højeste Klasse, med Pich-pine Dæk og af extra gode Materialier, kan kjøbes billigt hos Skibsbygmester **Rich. Schrøder, Horsens.**

## N. Chr. Rønnes

Skibssnedkeri.

— Grundlagt 1834. —

St. Annægade 3.

Kjøbenhavn C.

## Skib til Salg.

Skonnertbrig *HENRIETTE*, Klasse 5/6. I. I., 199 R. T., laster 340 Tons, d. v. 100 Stander Træ; Rig, Rundholter nyt, og ellers i udmærket sejlbare Stand, er til Salg. Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til

**Johs. Nielsen,**  
Sejlfabrikant,  
Horsens.

## Cornelius Knudsens Etabl.,

37. Kjøbmagergade Kjøbenhavn.  
Patent Multiplikator, Kompasser,  
Sprit- og Baadekompasser,  
Patent Tidsglas. Saltmalere,  
Sextanter og Oktanter.

Kaptein Rungs  
Universal-Bathometer.

Logge og Loddemaskiner

Dybhavsthermometre  
med Vendeapparat.

Barometre, Thermometre, Manometre

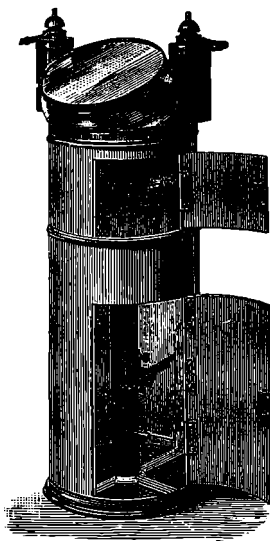
Indicatorer. Tegnebestikker

Parallellinealer.

Marinekikkerter.

Complete Dykkerdragter.

Reparationer udføres med Omhu.



## Ankere & Kjæder, Jern- & Staalrosser, Sejldug & Tougværk

samt alle Skibs Inventarier anbefales fra Lager

**John Forbæch,**

St. Annæplads 19 & 21.

## Jørgensen & Spreckelsen,

Kul- og Cokes-Import,

St. Annæ Plads 10,

Kjøbenhavn K.

Ene-Import af Dechmont Hartley Dampkul,

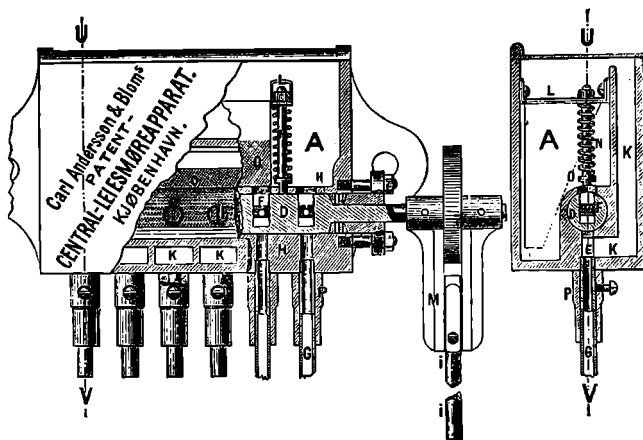
som i Fordampning overgaa bedste Newcastlekul,  
ifølge foretagen Prøve.

D'Hrr. Maskinmestres Opmærksomhed henledes herved paa Firmaet

**CARL ANDERSSON & BLOMS**

anerkjendte automatiske

„Central Lejesmøreapparat“.

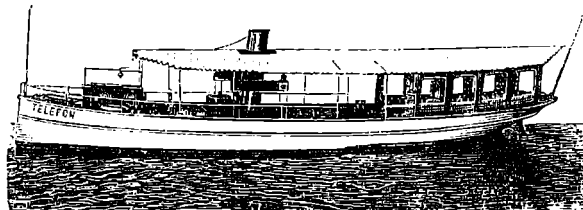
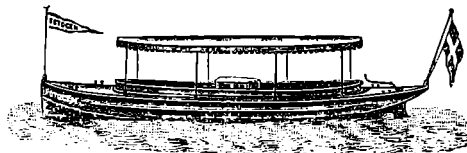


I Løbet af 4 Aar afsat 3000 Apparater. Garanti 10 Aar.

## LJUNGGRENS VERKSTADS

AKTIEBOLAG

CHRISTIANSTAD.



Dampbaade for Passager- og Bugsertrafik samt  
Lystbaade med Damp- eller Petroleumsmaskiner.

Agenter for Danmark:

**F. L. SMIDTH & CO.,**

VESTERGADE 29.

KJØBENHAVN.

## LUDVIG OLSEN.

Pommersk Trælasthandel.

Nørresøgade 7. Kjøbenhavn K.

Inklførsel af Søeller, Telegrafstænger, Rundtræer og Bjælker i  
alle Dimensioner, Grantømmer til Bygningsbrug, Gran- og  
Fyrreplunker etc. etc.

## Westfalske Anthracite og Smedekul

anbefales som de bedste Kul henholdsvis til

Maskiner og Smedebrug.

**CARL NORSTRAND,**

Kjøbenhavn K.

Rheinisch Westfälisches Kohlen Syndicat

Vertretung für Skandinavien.

## Mollerups

Originale Smøreapparater

med det nyt opfundne og i alle Industri-Lande  
patenterede

**Wernerske Differential-Palhjul,**

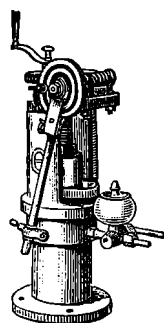
hvormed en minst 7 Gange saa fin Regulering  
af Olie-Tilførslen som med et almindeligt Pal-  
hjul opnaas, faas udelukkende hos

**M. Clausen.**

Telefon 1269.

Kjøbenhavn K.

Prospekter sendes gratis og franko.



## Nord-Østersø-Kanalen.

Af J. H.

Nedenstaaende Afhandling, i Forbindelse med en kort Omtale af Kjøbenhavns Frihavn og en Indledning, agtes i Løbet af kort Tid udgivet som Brochure paa Engelsk og Tysk og sendt til saa mange som muligt af de i Udlandet i Sagen interesserede, for om muligt at overbevise dem om, at ikke alt, hvad der er fremkommet, specielt i Tyskland, om Nord-Østersø-Kanalen og Frihavnen, er rigtigt. Ved Forfatterens Velvillie se vi os i Stand til allerede nu at offentliggøre et Udtog af Brochuren.

*Red.*

Paa de Møder, der i Vinteren 1892 holdtes i Handels- og Kontorist-Foreningen i Kjøbenhavn og som indlededes med et Foredrag af Herr Gehejmeetsraad Tietgen om Nord- og Østersø-Kanalen, hvilket i sine Hovedtræk har været refereret i danske og tyske Aviser, fremkom der Udtalelser fra forskellig Side, som næsten alle syntes at gaa i en Retning, nemlig, at i det store og hele behøvede Kjøbenhavns Handelsstand ikke væsentlig at ængstes ved Kanalen, eller at se frem med Bekymring til det Tidspunkt, da den nærmede sig sin Fuldførelse, medens det selvfølgelig heller ikke gik an helt at ignorere den.

Dette sidste var begrundet i, ikke saa meget den Fare, der var for at vi skulde lide noget direkte eller indirekte Tab ved selve Kanalen, men nærmest deri, at der fra enkelte Sider allerede dengang udfoldedes en stor Virksomhed i Retning af at reklamere for Kanalen og forsøge paa at bevise Udlandet, at den var den korteste og bekvemmeste Rute til og fra Østersøen. At det meste af hvad der er skrevet om Kanalen stammer fra tysk Side og at Kanalens umaadelige Fordele specielt fremhæves af de Firmaer eller Personer, der mere eller mindre direkte er interesserede i at skabe en stor Trafik derigennem, som muligvis kan gavne tyske Havnestæder paa Kjøbenhavns Bekostning, er en Selvfølge, og det er derfor paa Tide, at der kommer nogle Ord fra den anden Side, for at Udlandet kan faa Sagen belyst fra begge Sider. En Ting kan jo gentages saa ofte, at man tilsidst begynder at tro paa den, og naar man ikke læser andet i tyske Aviser og Fagskrifter, end at det er en ganske umaadelig Besparelse af Tid, Penge osv. og en meget formindsket Risiko for Skibene at benytte Kanalen fremfor den sædvanlige Rute om Skagen, saa er det højst rimeligt, at en Mængde Mennesker mene, at saa maa det være rigtigt at benytte Kanalen for Fremtiden. Paa denne Maade kan der jo udrettes noget for at drage Skibsfart til Kanalen, og vi skulle derfor i Korthed paavise, at de Resultater, som man er kommet til fra tysk Side, ikke er korrekte og at Kanalens Betydning som Handelsvej, der bør foretrækkes fremfor de danske Farvande, er, for ikke at sige for meget, fremstillet aldeles fejlagtig.

De betydeligste og mest detaljerede Indlæg i Sagen fra tysk Side er, saavidt os bekendt, Herr Gehejme-kommerceraad Sartori's Bog »Kiel und der Nord Ostsee Kanal« og Herr Beseke's Bog »Der Nord Ostsee Kanal«, hvilke, foruden Kiel og dens Udvikling, behandle Kanal Spørgsmaalet nøje og, begrundet paa Forfatterens Stilling i Tyskland, uden Tvivl have vakt megen Opsigt.

Begge Bøgerne er udmærkede Illustrationer til den

omtalte Iver, hvormed der i Tyskland arbejdes paa at gøre Kanalen bekendt, og vi skulle ogsaa i det følgende komme tilbage til enkelte Dele af Bøgerne; at det er i Hamburg og Kiel, som kun have alt at vinde og intet at tabe ved Kanalen, at de ivrigste Forkæmpere findes, er forstaaeligt. Gaa vi f. Ex. til andre Byer i Østersøen, stiller Forholdet sig anderledes, thi her ser man en Del mere skeptisk paa Kanalen, rimeligvis fordi man frygter at den skal gavne de nærliggende Byer for meget paa Bekostning af de andre. Herr E. Possehl i Lübeck indrømmer i sin Brochure »Über die Nothwendigkeit und den Nutzen des Elbe-Thave-Kanals für Lübeck«, at Nord-Østersø-Kanalen vil være af Betydning for Hamburg, Bremen og Kiel og kommer derfor til det Resultat, at noget lignende maa Lübeck have. Af uinteresserede Parter har den britiske Konsul i Stettin, Mr. Powell, udtalt sig i samme Aand med Hensyn til Kanalens Betydning for Hamburg, Bremen etc., men hans Opfattelse af den praktiske Betydning for Sejladsen til og fra Østersøen synes at falde fuldstændig sammen med vor, som vi skulle paavise.

Vor Mening om Kanalen er følgende:

Den er anlagt af den tyske Regering med det Maal for Øje at skaffe Tyskland en bekvem Forbindelse mellem Nord- og Østersøen i Tilfælde af Krig.

At den med dette Maal for Øje vil være af stor Betydning for Tyskland er hævet over enhver Tvivl, men naar dens store Betydning som Handelsvej mellem Nord- og Østersøen saa stærkt fremhæves fra forskellig Side, da maa vi nedlægge en bestemt Protest. Den tyske Regering har vel næppe tænkt sig, som vi ogsaa skulle se af det følgende, at Kanalen skulde faa nogen Betydning som Handelsvej, men selv om saa var, da er der ingen Fare for at Trafiken nord om Skagen og gennem Sundet skal lide noget væsentlig Afbræk ved Kanalens Aabning, tværtimod, det Antal af Dampskibe og Sejlskibe, der aarligt passere Sundet, hvilket i 1889 f. Ex. var c. 33,000 og i 1891 c. 29,000, vil blive saa lidt forringet, at det maaske næppe vil mærkes, idet det langt overvejende Antal stadig vil søge den gamle Vej rundt om Skagen, som utvivlsomt er lige saa sikker og hensigtsmæssig som Kanalvejen, selv om nogle faa Timer fra enkelte Havne kunne spares.

Det er denne Paastand, som vi skulle søge at bevise.

Først maa vi da fremhæve, at Kanalen ikke, som man skulde formode af Navnet, staar i direkte Forbindelse med Nordsøen, men udmunder i Elben. Dette er en meget væsentlig Omstændighed, idet der fra tysk Side er leveret meget drastiske Skildringer om Farerne ved Sejladsen rundt om Skagen, og det Faktum, at Kanalen udmunder et langt Stykke op ad Elben nødvendigvis leder os ind paa alle de Ubehageligheder og den store Risiko, der findes ved Flodsejlds og specielt paa Elben, hvilken turde være saa berygtet mellem Redere, Assurandører og Skibsførere, at det er nogenlunde overflødig at gaa for meget i Detailler derom. Selve Indløbet til Elben er om muligt lige saa daarligt anskrevet, thi baade med Modvind og i diset Vejr er Sejladsen yderst

vanskelig og der findes Redere, maaske ikke saa faa endda, der kun ville sende deres Baade til Hamburg paa bestemte Tider af Aaret paa Grund af den vanskelige Sejlads.

For at det ikke skal siges, at vi overdrive Risikoen ved Anduvning af og Sejladsen op ad Elben, er det ganske interessant at se, hvad tyske Fagmænd sige derom og vi gengive derfor to Artikler, som findes i »Hamburger Börsenhalle« for Lørdag den 8de Oktober 1892, der nærmest kun behandle Kollisioner, men give en god Ide om hvor stor Fare der findes og hvor hyppigt Kollisioner finder Sted.

Den første lyder i Oversættelse saaledes:

»Foranlediget ved den Kollision, der fandt Sted paa Kuxhaven Red den 30te September dette Aar, ved hvilken den engelske Damp »Busy Bee« løb den spanske Damp »Daoiz« i Sænk og de Mennesker, der sov i Kahytten, Kaptajnen, 1ste Styrmand og Lodsens, mistede Livet, trænger det Spørgsmaal sig paany frem i maritime Kredse, hvorledes opstaa de mange Kollisioner ved Kuxhaven og hvorved kunne de undgaas.

»Det første Spørgsmaal kan besvares saaledes, at disse Kollisioner kun opstaa, naar Lodsens fra de Skibe, der staa Elben ud, sættes af og Skibene holde saa nær op til Indløbet af Havnen som muligt og da maa styre nordpaa, for igen at komme ind i Farvandet.

»Ved denne Bøjning mod nord maa Dampene krydse de Skibe, der ligge til Ankers paa Reden, og dette fører til de hyppige Kollisioner og Tab af Skibe, da Strømmens Styrke er vanskelig at bedømme paa Skibe, der er i Fart, ligesaa uheldig Skibenes gensidige Afstand, navnlig i en Vinkel paa 45 Grader. Paa denne Maade blev i 1882 Dampskibet »Nestor«, i 1883 engelsk Bark »Glenore«, i 1891 norsk Skonnert »Nicoline« og tysk Skonnert »Hesperus« løbet i Sænk, foruden de mange aarlige Kollisioner.

I dette Aar blev i to Maaneder, fra 22de August til 30te September, Brig »Gratitude«, Skonnert »Uarda« og »Frisis«, saavel som Dampskibet »Daoiz« paasejlet og sidstnævnte sank, alt medens en udgaaende Lods blev landsat. Ladningerne vare for det meste forsikrede i Tyskland.

»Det andet Spørgsmaal, hvorledes de hyppige Kollisioner og Tab af Skib kunne undgaas, kan kun afgøres derved, at det bliver forbudt Kuxhaven Færgesfolk at afhente Lodser, der komme nedad Elben mellem Solnedgang- og Opgang, især da der aldeles ikke er nogen Nødvendighed for at afhente disse Lodser, da to Fyrskibe henligge paa den nedre Elb.

»Ogsaa paa anden Maade giver denne Landsætning af Lodser ved Kuxhaven og ovenfor Anledning til Uefterretteligheder, som ikke mindre hyppigt have ført til Strandinger, f. Ex. svensk Damp »Hilding« ved »Alterbruch«, hvor to Damer mistede Livet, idet Damperen, der stod Elben ud allerede ovenfor Altenbruch, holdt mod syd og styrede saaledes mod Kuxhaven, altsaa paa den Side af Floden, hvor Dampere, der gaa op ad Elben ifølge Lov skulle holde sig, saaledes at disse Skibe ovenfor Altenbruch maatte sættes paa Grund, for at undgaa Kollisioner, da de ikke turde holde af med Styrbordsror.

Det næste Indlæg lyder saaledes:

»De forskellige Ulykker, der i den senere Tid har fundet Sted ved Elbens Munding, har paany, i deri interesserede Kredse henledet Opmærksomheden paa dette farlige Sted i vor Flod.

»Den 25de September kolliderede udgaaende Damp »Ecosaise« med Skonnert »Frisia«, dog løb denne Kollision forholdsvis heldigt af, idet kun Bugsprødet etc. blev revet af Sejleren.

»Den 1ste Oktober løb Damperen »Busy Bee« ind i den spanske Damp »Daoiz«, hvorved 3 Mennesker desværre blev dræbt og Skib og Ladning gik tabt. »Daoiz« ligger midt i Farvandet og maa sprænges, da paa den ene Side den store Dybde, paa hvilken den ligger, gør Bjergring umulig og paa den anden Side den store Dybde netop forhindrer at andre Skibe kunne beskadiges af afsprængte Vragstumper.

»Grunden til dette, saavel som til tidligere, tildels meget alvorlige Ulykker, er som bekendt følgende:

»For at kunne sætte Lodsene af maa de udgaaende Dampere nu gaa helt op til »Alte-Liebe« og der stoppe fuldstændig op, for at Kuxhaven Færgesfolkene kunne komme paa Siden med deres Fartøj. Næsten uden Undtagelse passere samtlige Dampere der ved Højvande, da de forlader Hamburg med begyndende Flod og Strømmen løber gennemsnitlig 4 Mil i Timen. I denne rivende Strøm skal nu Skibsføreren sætte sit Skib, der driver om uden Styr, i Gang, for at gaa tværs over Elben, for at han kan komme fri af de Fartøjer, der er ankrede op paa den sydlige Flodside, og naa ind i Farvandet paa Nordsiden. At dette er en overordentlig vanskelig Manøvre, springer strax i Øjnene og det betydelige Antal Kollisioner, netop paa dette Sted, bevise tydeligt Faren.

»Hvorledes kan nu dette afhjælpes?»

I Anledning af en for flere Aar siden stedfunden Kollision, blev det foreslaaet at udlægge Tønder og at beordre Skibene til kun at ankre indenfor disse Tønder. Der blev hertil bemærket, at en saadan Forholdsregel kunde virke forstyrret paa Trafikken af det store Antal ind- og udgaaende Skibe, og Forslaget blev afvist.

Ligesom »Daoiz« blev løbet i Sænk i Dag og 3 Mennesker omkom, saaledes kan en af Packetfahrts Udvandrerampere, der regelmæssig ankre der, i Morgen blive paasejlet, og hvormange af de 1000—1500 Mennesker, der da vil miste Livet, især hvis Ulykken finder Sted om Natten, lader sig ikke beregne.

Den ulykkelige Kollision imellem »Sultan« og »Cimbria« har vist, hvorledes et lille Skib kan løbe en stor transatlantisk Damp ned.

Indsenderen fortsætter med, hvorledes disse Kollisioner kunne undgaas og siger senere:

»Farvandets Brede ved »Krautsander« Fyrskib er 350 Meter, ved »Juels Haus« ligeledes, ved »Mojenhorn« ogsaa omtrent det samme. Netop paa disse 3 Steder danner Floden en stærk Kurve. Ved Blankenese er Farvandet ikke engang 200 Meter og »Finkenwarter Lock«, hvor den største Trafik finder Sted, taaler næppe Omtale.

Hvad det sidstnævnte Sted angaar, kan vi tilføje, at i Tidsrummet fra 18de Juli—9de August, altsaa paa den bedste Tid af Aaret, grundstødte der mellem 30 og 35 Skibe, saaledes at til Tider var 3, undertiden 4 Skibe paa Grund i Nærheden af hverandre, og dette skal ingenlunde være noget enestaaende Tilfælde.

Som man ser, er Tyskerne sig meget vel bevidst, at Sejladsen paa Elben er overordentlig farlig, og det forekommer os derfor i højeste Grad urigtigt at udtale sig stærkt om Farerne i de danske Farvande, da de Skibe, der eventuelt skulle gaa gennem Kanalen, ville lidet under alle disse Vanskeligheder.

I Vintermaanederne vil Isforholdene yderligere forøge Vanskelighederne, ja til Tider aldeles hindre al Trafik, baade paa Elben, som Erfaringen viser, og i Kanalen; et flygtigt Gennemsyn af »Hamburger Börsenhalle« i Vinter-

maanederne vil tilstrækkeligt bevise vor Paastand og i Mangel af nogen Statistik vil det være nok at henvise til de Ulykker, der har fundet Sted i de sidste 3 Vintre.

I samme Tidsrum, (1889—90—91), har Øresund været lukket af Is i 10 Dage, nemlig fra 2.—12. Marts 1889, men hverken i 1890 eller 91 har der været nogen Vanskelighed af Betydning, og det maa altid erindres, at for Skibe, der staa nord om Skagen, er 2 Veje aabne til Østersøen, nemlig Øresund og Storebælt; det er en Sjeldenhed, at begge ere lukkede samtidig, hvorimod Vanskelighederne paa Elben næsten gentage sig hvert Aar.

Det turde ikke være uden Interesse at se en Statistik over Isforholdene i Sundet i de sidste 20 Aar. Af det følgende fremgaar, at i Vinteren

1871—72	var Sundet aabent hele Vinteren.
72—73	do.
73—74	do.
74—75	var Sundet lukket fra 24. Februar—10. Marts.
75—76	var Sundet aabent hele Vinteren.
76—77	do.
77—78	do.
78—79	lukket fra 31. Januar—11 Februar og 18. Februar—15. Marts.
79—80	aabent hele Vinteren.
80—81	lukket fra 21. Januar—19. Marts.
81—82	aabent hele Vinteren.
82—83	do.
83—84	do.
84—85	do.
85—86	do.
86—87	do.
87—88	do. med noget Drivis.

1888—89 lukket fra 2.—12. Marts.

89—90 aabent hele Vinteren.

90—91 do. \*)

Vi se saaledes, at i Løbet af 20 Vintere var Sundet kun lukket i længere Tid i to Vintere, nemlig 1878—79 og 1880—81.

I den tidligere omtalte Brochure af Hr. Gehejme-Kommerceraad Sartori findes i en Sammenligning mellem Kiel og Kjøbenhavn Side 47 følgende Sætning:

»Kiel ist von der Natur ungleich gunstiger situirt wie Kopenhagen«.

Denne Paastand trænger jo til Bevis, og dette føres med Henviisning til følgende, at 1\* findes ingen Ebbe og Flod ved Kiel og 2\* har Kiel, ifølge Statistiken, siden 1881 kun været spærret af Is gennemsnitlig 9 Dage om Aaret.

Hertil skal vi svare, at 1\* findes der heller ingen Ebbe og Flod i Sundet og 2\* henvise til ovenstaaende Statistik, hvoraf fremgaar, at Sundet i samme Tidsrum, fra 1881—91, kun har været spærret af Is i 10 Dage, altsaa gennemsnitlig 1 Dag om Aaret. Beviset for Kiels af Naturen saa meget gunstigere Beliggenhed synes altsaa at være svagt. Da Kiel, som bekendt, er et af Endepunkterne for Kanalen, er denne Sag ikke uden Vigtighed.

\*) Siden ovenstaaende er skrevet, skyldte vi at tilføje, at Vinteren 1892—93 har været ualmindelig stræng og at Sundet var lukket i længere Tid, men da Kiel omtrent var utilgængelig i den samme Tid, er Forholdet det samme for begge Parter.

(Fortsættes).

## Vandbygningsvæsenets Ordning.

Af Direktør for Vandbygningsvæsenet Chr. Otterstrøm.

(Fortsat).

Medens saaledes et Havneanlæg ved Stenklipperne bestemt maatte fraaades af de anførte Grunde, der, da de støtte sig til paaviste Fakta, ikke ved nok saa mange fornyede Undersøgelser og Overvejelser ville kunne omstødes, fandtes derimod Forholdene udfor Dræthøj gunstigere for et saadant Anlæg, eftersom alt tydede paa, at Materialvandringer her er af langt mindre Betydning end ved Stenklipperne, og at tilmed, saavidt det kan skønnes, Bevægelserns Retning fjærner Materialet fra Dræthøj, eftersom Kyststrømmen, der i Forbindelse med Bølgeslaget fører Sandet frem, i den indenfor Hornfiskerevlen værende Rende har sit Afløb imod Nord, regnet fra Dræthøj, der synes at danne et saakaldet Knudepunkt.

I Betragtning heraf og under Forudsætning af, at en Havn ved Dræthøj med den derværende Vanddybde vilde kunne blive til Gavn for Kattegatsfiskeriet, har jeg maattet slutte mig til Vandbygningsdirektoratets tidligere Indstilling, ifølge hvilken Dræthøj maatte betragtes som det Punkt, ud for hvilket Havnen vilde være at anlægge, naar man skulde have Udsigt til, at den ikke blev ødelagt ved Tilanding. For imidlertid, forinden der skredes til Udførelsen af Anlægget, at opnaa sikker Kundskab om, hvilken Betydning den Materialbevægelse maatte have, der vel ikke har kunnet paavises, men som ikke desto mindre muligen kunde findes her, samt for tillige at faa Kendskab til, hvilken Hovedretning Materialbevægelsen i saa Fald har, hvilket eventuelt vilde kunne faa Indflydelse paa Valget af

den Retning, mod hvilken Havnemundingen bør vendes, har jeg foreslaaet som første Skridt til et Havneanlæg ved Dræthøj at bygge et Værk ud i Stranden, hvilket efter Omstændighederne og i Overensstemmelse med de med Hensyn til Sandvandringer og dens Retning vundne Erfaringer senere kunde indgaa som Led, enten i den eventuelle Havns nordre eller i dens søndre Mole, alt eftersom det af Hensyn til Havnets Sikkerhed maatte findes hensigtsmæssigt at vende Havnemundingen mod SV., hvad der af andre Grunde vilde være at foretrække, eller imod NV.

At det til Opførelsen af en saadan kort Mole fornødne Beløb, der af Indenrigsministeren var opført paa Forslaget til Finanslov for 1892/93, ikke blev bevilget, skyldes den kun fra et ensidigt Synspunkt berettigede Agitation for et i andre Henseender umuligt Havneanlæg ved Stenklipperne, der er bleven dreven med en Ihærdighed, der havde været en bedre Sag værdig, og Ansvaret for, at Spørgsmaalet om et Havneanlæg ved Anholt i det mindste foreløbig er bleven begravet, og dermed Udviklingen af vort Kattegatsfiskeri hæmmet, maa derfor hvile udelukkende og tungt paa dem, der have rejst og vedligeholdt denne Agitation.

Efterat ovenstaaende var nedskrevet og tilstillet »Dansk Søfartstidende«s Redaktion, har Hr. Premierløjtnant Trolle i

samme Tidendes Nr. 9 til hvad der tidligere er anført af ham vedrørende Anholt Havnesag, føjet nogle yderligere Bemærkninger. Jeg skal i Anledning heraf oplyse, at de af Vandbygningsvæsenet anstillede Undersøgelser for at finde den for et Havneanlæg ved Anholt heldigste Beliggenhed, omfattede saavel Sydkysten som Veskysten af denne Ø, og at det, naar henses til de fra Beboerne af Anholt indgivne Andragender, der gaa ud paa, at Havnen maa blive anlagt ved Stenklipperne, dog næppe er tænkeligt, at disse samme Beboere skulde have henledet den projekterende Ingeniørs Opmærksomhed paa Dræthøj. Naar derfor Lokalkendskaben i det foreliggende Tilfælde har misledet, er det formentlig netop sket ved at udpege Stenklipperne som det rette Sted for Havnen. Det Faktum, at der ved Stenklipperne af og til har aflejret sig betydelige Sandmasser, som vel under de nuværende, uberørte naturlige Forhold igen kunne gaa bort, men som ville blive liggende og efterhaanden tiltage i Mægtighed i Læ af frembyggede Værker, som ikke omstødes af nok saa mange fornyede Undersøgelser, hvad enten disse foretages i Nærheden af Kysten eller længere ude i Farvandet; hvor derimod den for Havnens Bestaaen saa farlige Sandvandring langs Kysten ikke har kunnet paavises, der er en Forsøgsmole ingenlunde overflødig; den kunde i det foreliggende Tilfælde eventuelt føre til den Erkendelse, at et varigt Havneanlæg ogsaa ud for Dræthøj maatte betragtes som en Umulighed, og det forholdsvis ringe Beløb, som dens Opførelse havde kostet, maatte da siges at være vel anvendt, fordi derved en Bortødslen af store Kapitaler paa et umuligt Foretagende var undgaaet.

Sandbevægelser paa det dybe Vand ere ganske vist ikke uden Betydning for en Havn, men i Sammenligning med Materialbevægelsen langs Kysten og dennes ødelæggende Virkninger ere de ikke saa farlige for Havnens Bestaaen. De kunne naturligvis føre til, at Formaålet med Havnen ikke kunde opnaas paa et saadant Sted, og saafremt det fra sagkyndig Side paa Fiskeriets Omraade udtaltes, at en Havn ved Anholt, udfor hvilken Vanddybden kun var 11 Fod, hvilken af og til ved de af Marinen paaviste Sandbevægelser kunde aftage til henimod 10 Fod, ikke vilde være til Gavn for Kattegatsfiskeriet, vilde derved simpelt hen Spørgsmaalet om Anlægget af en saadan Havn ved Anholt falde helt bort. Saavidt mig bekendt foreligger der ikke nogen saadan Udtalelse, men kun den, at den større Dybde af 12 Fod vilde være ønskelig, fordi der muligen i Fremtiden til Kattegatsfiskeriet kunde blive anvendt dyberegaaende Fiskerifartøjer end dem, der for Tiden benyttes dertil. Hvad Nyt af nogen Interesse en fornyet Undersøgelse af Farvandet om Stenklipperne skulde kunne bringe frem, er ikke let at se. Den her paaviste Sandvandring kan den ikke skaffe bort, og saafremt Kendskab til det egentlige Farvand udfor Stenklipperne af en eller anden Grund maatte være af Interesse, har man Marinens i 1891 foretagne Maalinger, der sikkert ere baade paalidelige og tilstrækkeligt omfattende. Resultatet af disse Maalinger foreligger, og naar undtages den ovenfor omtalte dybere Rende i Nærheden af det for Sejladsen saa farlige Nordvestrev og med en Retning mod Havnen, der er modsat den, mod hvilken en eventuel Havns Munding maatte vendes, er Farvandet udfor Stenklipperne ifølge Marinens seneste Maalinger ingenlunde fri for de for Besejlingen besværlige Puller. For derfor paa dette Sted at finde alle de for Besejlingen nødvendige Betingelser forenede, maa man muligen være i Besiddelse af maritim Sagkundskab.

Det er en meget almindelig Fejltagelse, som ogsaa i Premierløjtnant Trolles Artikel er kommen til Orde, at

Principet for Øhavne med Fordel vil kunne anvendes overalt, hvor Materialbevægelse langs Kysten finder Sted i større Udstrækning. Til hvad jeg om Øhavne ovenfor har anført, skal jeg blot tilføje, at selve Principet er gammelt, har været kendt og tillige i det smaa anvendt meget langt tilbage i Tiden, i de fleste Tilfælde dog med et uheldigt Resultat; at det ikke er blevet anvendt i det større, hidrører fra, at det i saadanne Tilfælde er praktisk uanvendeligt. Man har i Udlandet tænkt paa at benytte det ved et Par større Havne, men de dertil udarbejdede Projekter ere ikke komne til Udførelse, dels fordi man med Rette mistvivlede om et gunstigt Resultat, dels fordi Bekostningerne og Ulemperne ved Anlægget vare saa store, at man langt maatte foretrække ved Hjælp af andre Midler (kunstig Uddybning) at raade Bod paa Sandvandringens skadelige Følger.

Idet Premierløjtnant Trolle nævner Hundested Havn som et Eksempel paa et Fejlgreb paa Vandbygningsvæsenets Omraade, der har kostet Staten Penge, fordi man har været nødt til at foretage Ombygning paa Grund af Tilanding, skal jeg i Forbigaaende kun berøre, at dette Fejlgreb næppe skyldes den Omstændighed, at den eller de, som have haft Andel i Tilblivelsen af Hundested Havn, have savnet sagkyndig, maritim Assistance, og det saa meget mindre, som den maritime Sagkundskab i Anholt Havnesag netop har vist, hvor lidt den er i Stand til at bedømme og hvor ringe Vægt den tillægger Sandvandringen og dens Følger. Hvorvidt den nævnte Ombygning af Hundested Havn vil føre til det attraaede Resultat, tør sikkert, efter hvad jeg derom ovenfor har anført, betragtes som mer end tvivlsomt. Det fremdragne Eksempel har forøvrigt en Side, som det i nærværende Tilfælde vel er værd at lægge Mærke til, idet det tillige afgiver et Eksempel paa, hvorledes Fejlgreb, begaaede ved Havnebygning, uden nærmere Undersøgelse af, hvorvidt det er berettiget eller ikke, tillægges Vandbygningsvæsenet. Havnens Tilbliven og uheldige Skæbne skyldes nemlig aldeles ikke denne Institution, lige saa lidt som den seneste Ombygning af Havnen, hvilken sidste endog er sat i Værk, uagtet Vandbygningsdirektøren bestemt havde fraraadet den som resultatløs. Det sidste er formentlig tilstrækkelig bekendt for dem, der kende noget til Hundested Havns seneste Historie, og til Støtte og Bevis for den første Paastands Rigtighed skal jeg dels oplyse, at Hundested Havn i sin første Begyndelse er bleven til ved Fiskernes egen Foranstaltning og paa et dertil meget lidet egnet Sted, samt at den senere stykkevis er bleven udviklet ved Hjælp af knappe Tilskud fra Stat og Amt, uden at nogen for Udviklingen fornuftig Plan er bleven fulgt, dels citere de Ord, hvormed den daværende Vandbygningsdirektør under 10de Februar 1876 sluttede sin Erklæring over et af de mange Projekter, der ere fremkomne til en Forbedring af Hundested Havn. Vandbygningsdirektørens Slutningsbemærkning er følgende:

»Idet jeg i Forbindelse hermed henviser til mine »Skrivelser og Erklæringer af 7de Februar og 17de August 1863, 26de Oktober og 28de November 1865, »13de August 1866, 28de Januar 1869 og 22de November »1871, hvori findes udførligere Oplysninger om de stedlige »Forhold ved Hundested, Omfanget af de Foranstaltninger, »som udkræves for Tilvejebringelsen af en tilfredsstillende »Havn, og Beskaffenheden af det af Fiskerne begyndte »Anlæg, tror jeg at burde fremhæve, at alle Undersøgelser, »Betænkninger og Udarbejdelse af Planer have været uden »Frukt. Uagtet alt Skriveriet er Havneanlægget gaet sin »egen skæve Gang.«

(Sluttes).

## Højesteretsdomme.

Ved HRD. af 31. Oktober d. A. blev en Skipper, som havde overhugget en Jernkæde, der af Ejeren var

anbragt i en Fjord 200 à 300 Favne fra Land, saaledes at den var fastgjort til Bunden ved en Sten, og som havde tilegnet sig det afhuggede Stykke, anset skyldig i Tyveri og idømt 5 Dages Vand og Brød uden Hensyn til hans Forklaring om, at han, da der ingen Bøje var ved

Kæden, ikke havde ment at begaa noget Ulovligt ved at tage den, da han dog godt havde vidst, af hvem og hvorfor den var anbragt det paagældende Sted. Overretten havde alene anset ham for Tilsidesættelse af Forskriften i Lov 22. Dec. 1876 § 2 (Om Anmeldelse til Politimesteren) med en Bøde af 20 Kr.

Ved en i Slutningen af Novbr. afsagt HRD. stadfæstedes en S. & HRD., ved hvilken det var antaget, at et Rederi var berettiget til Overliggedagspenge for den Forsinkelse, der var foranlediget ved, at Folk af Kularbejdernes Fagforening vægrede sig ved at losse paa Grund af Regnvejr.

Da Certepartiets Bestemmelse lød paa, at Losningen skulde ske efter et Forhold af 250 Tons daglig, maatte det nemlig paahvile Ladningsmodtageren at modvirke Følgerne af saadanne midlertidige Standsninger af Arbejdet ved i den tilbagestaaende Tid at søge det, saavidt muligt, extraordinært fremmet, hvad han ikke havde gjort. Standsningen kunde derhos ikke henføres under den af Certepartiet gjorde Undtagelse med Hensyn til »idle days« efter »any accidents beyond the control of the charterers«. Hvad særlig Tilfældets Henførelse under sidstnævnte Passus angik, ansaas saadant udelukket allerede af den Grund, at Ladningsmodtageren hverken havde bestræbt sig for, f. Ex. ved at tilbyde højere Betaling, at formaa Kullosserne til at arbejde, eller for at skaffe andre Folk.

## Sø- og Handelsrettsdomme.

Ved Sø- og Handelsrettsdom i S. S.  $\frac{473}{93}$ , afsagt d. 16. August 1893, dømtes en Mand, der to Gange var rømt, begge Gange med en Maanedes Hyre og paa en Tid, da endnu ikke Halvdelen deraf var fortjent, i Henhold til L. 23. Febr. 1866 § 15 og Sølovens § 299, sammenholdt med Straffelovens § 251, til Fængsel paa Vand og Brød i 4 Gange 5 Dage.

Sø- og Handelsrettsdom i S. S.  $\frac{697}{92}$ , afsagt d. 30. August 1893, ang. Spørgsmaal om Erstatning for Skade paa Ladning.

En Mand havde fragtet Skib til at gaa med et Parti tjærede Jærnrør fra Newcastle til Randers. Ved Ankomsten til sidstnævnte Sted fandtes en Del af Partiet (der ikke var assureret) beskadiget, og Manden søgte derfor Erstatning af Rederiet.

Dette paaberaabte sig for sin Ansvarsfrihed dels Klausulen »fri for Bræk«, dels at Rørene i hvert Fald vare forsvarligt stuvede, og at derfor den ved meget haardt Vejr foranledigede Beskadigelse maatte falde ind under Klausulen »al Fare og Uheld fra Sø og Sejlads undtagen.«

Dommen bemærker først uden nærmere Begrundelse, at Klausulen »fri for Bræk« ikke findes at kunne faa nogen Betydning som Sagen foreligger og gaar derefter over til at undersøge, om Ladningen havde været forsvarlig stuvet eller ej. Efter en detailleret Undersøgelse heraf konkluderes der, at efter alt, hvad der foreligger, hvorved bemærkes, at Sagsøgeren ikke kan siges at være uden al Skyld i, at Sagen i flere Retninger ikke er fuldstændigere oplyst, jfr. § 148 i den nu gældende Sølov, kan der ikke gaas ud fra, at Jærnrørene ikke i og for sig vare behørig stuvede, til Trods for, at de slet ikke eller dog kun i meget ringe Grad vare afstivede ved Brædder etc. indbyrdes. Det findes derhos efter Omstændighederne at være gjort antageligt — jfr. § 142 i den nu gældende Sølov — at Boltens Brækning i Jærnstøtten og dennes Forskydning samt Mellemdækkets deraf følgende Sænkning skyldes det haarde Vejr, hvori Skibet kom ud, og at dette atter var Skyld i Rørenes Sammenstød, og ikke omvendt daarlig Stuvning af Rørene Skyld i disses Kommen i Bevægelse og dette igen Skyld i Jærnstøttens Løsning og Mellemdækkets Sænkning.

Som Følge heraf frifandtes Rederiet. Sagens Omkostninger hævedes.

Ved denne Dom skal kun bemærkes, at, skønt det ikke klart fremgaar af den, hvorfor der intetsomhelst Hensyn toges til Klausulen »fri for Bræk«, vilde dog denne Undladelse af at tage Hensyn til den, om Befragtingen havde fundet Sted efter 1. Jan. 1893 (hvad den dog ikke gjorde) have været ligefrem hjemlet i Sølovens § 146, idet denne nemlig siger, at Klausulen »fri for Bræk« kun med Virkning kan indføjes, naar Varens Tilstand ikke kan kontrolleres ved Indladningen, men ikke ellers.

## Manchester-Kanalen og Assurandørerne.

Nu, da Manchester Kanalen er i Færd med at blive aabnet, vil sikkert nedenstaaende Uddrag af et Brev til »Fair-play«, skrevet af en af Englands bekendteste Assurandører, læses med Interesse, da det angaar den særlige Art af Risikoer, som Besejlingen af Kanalen udsættes for.

Da Kanalen nu er saa nær sin Fuldendelse og Alting tyder paa, at denne Søvej ikke er bleven lavet forgæves, men i høj Grad vil blive benyttet af Ocean-Dampene, er det naturligt, at Assurandørernes Opmærksomhed vender sig mod Spørgsmaalet om Risikoen ved at besejle Kanalen fra Liverpool til Manchester. Det er indlysende, at der i Policerne maa indsættes en beskyttende Klausul for at forhindre Misforstaaelser, men hvad Spørgsmaalet om Extrapræmie angaar, da vil de Assurandører, der er ukendte med Stedet, have Vanskelighed ved at fastsætte Tillægspræmien for de 2 Dages Risiko fra Liverpool til Manchester. Uden Tvivl vil Erfaringen i Tiden hjælpe til at fornindske de rigtignok alvorlige Farer, som der er Udsigt til nu, men ere Assurandørerne ikke i Tide kloge, vil saadan Erfaring sikkert blive dem dyrekøbt. Endog den mest øvede Assurandør maa sikkert betænke sig, forinden han kaster sig ind i Forretningen og uden extra Tillægspræmie tager Risikoer, der ere paapegede af dem, der have undersøgt Navigationsforholdene ved Besejling af Kanalen. Det man er mest bange for er Indsejlingen til Kanalen, idet denne finder Sted igennem et smalt, krunt og foranderligt Indløb, der er omgivet af ubehagelige, for ikke at sige farefulde, Sandbanker, af hvilke en bærer det meget passende Navn »Djævlebanken«. Nogle Kaptajner, der fornylig have undersøgt Stedet, berette, at skulde et Skib afvige i sin Kurs i det smalle Farvand og blive hængende paa Kanten af Bankerne, vil Sandsynligheden tale for, dersom da Skibet ikke bringes flot inden Ebben indtræder, at det kæntrer om paa Siden og saaledes maaske gaar totalt tabt, foruden at det vil være en alvorlig Hindring i det allerede i Forvejen smalle Farvand. I taaget Vejr med mange Dampere for Ind- og Udgaende af Kanalen vil Chansen for Kollision og Ulykker være stor. Og dernæst i Tilfælde, hvor haard Vind blæser over Kanalen og Dampskibets Stævn holdes op i Vinden, kastes let Skruen i farefuld Nærhed af den stenkældte Kanalside. Skibet vilde, naar det rørte Grunden, let miste Styret, og skulde et andet Dampskib paa dette Tidspunkt, kommende fra Manchester, møde det, vil der ikke levnes megen Plads for Frelse. Da der ej findes Fortøjnings Pæle, saaledes som paa Suez Kanal, hvor forbisejlene Skibe kunne standses i Farten, er Sandsynligheden for Kollision stor, ligesom der er alvorlig Fare for at Skibet kommer til at berøre det skraat hældende Murværk af Kanalsiden med sin Bund. At Skibet saavel som Ladningen her ere udsatte for store Farer ved saadan Manøvre, er sikkert og navnlig Skibe af den nyere Type, o: mere fladbundede.

I det hele taget bør den eftertænksomme Assurandør



altid omhyggelig overveje de nævnte Risikoer og foruden at forlange en Grundstødnings Klausul, maa han ogsaa tage en rigelig Tillægspræmie for den extra Risiko, som han aabenbart løber.

### Fra Sø og Land.

Den danske Konsul i Perth (Vest-Australien), Hr. W. Traylen, tilskriver under 9. September 1893 Nordisk Skibsrederforening saaledes:

I should like you to bring under the notice of shipowners in your association the possibilities of direct trade with Scandinavia. The Petrus is now discharging timber from Fredrikstadt at the port of Freemantle which is at the mouth of the river, 12 miles lower down than Perth.

Very large quantities of gold are being found at various places in this colony and there must be an increase of trade in articles such as your country can supply. We can take consignments of Baltic Timber, such as 11×3—9×3 and matchboards ploughed and grooved, pig iron, iron bars, printing paper, card boards, straw board, matches, explosives, cement, horse shoe nails, condensed milk and perhaps other things if I knew what your exports are.

Any communications you may make please write in English as there are but few persons near who understand your language.

Dampskibet S. S. »Nifa« er total forlist.

Dampskibsfarten paa Amerika. Dampskibsselskabet Thingvalla har udsendt Fartplan Nr. 6, hvorefter Skibene afgaa saaledes: fra Kjøbenhavn, Hekla 5. December, Thingvalla 2., Island 16., Norge 30. Januar, Hekla 13. og Thingvalla 27. Februar, fra New-York, Thingvalla 2., Island 16., Norge 23. December, Hekla 6., Thingvalla 27. Januar, Island 10., Norge 24. Februar, Hekla 10. og Thingvalla 24. Marts.

### Fragtberetninger.

D'hr. Funch, Edye & Co., New-York, meddele under den 24. November.

Som det vil ses af den vedføjede Liste, har der fundet nogle Kornbefragtninger Sted fra de nordlige Havne, men Begæret er kun yderst ringe, og det er meget vanskeligt at faa Forretninger i Stand, og Raterne for Kornlastere ere atter lidt lavere.

Bomuldsbefragtningerne ere aftagne i Antal og Efterspørgslen er i Øjeblikket ikke større, end at kun de lige for Haanden værende disponible Skibe kunne finde Beskæftigelse.

I vor Liste over Stykgodsbefragtninger er et temmelig rigeligt Antal Befragtninger af Smaadampere i time charters til Vestindie-Farten det væsentligste af Interesse.

Der er ingen Forandring i vort Markeds Tilstand med Hensyn til Sejlskibsforretningen, som, paa Grund af ringe Efterspørgsel, vedblivende holder sig stille, uanset, at Antallet af ubefragtede Skibe i vor Havn kun er ringe.

Raterne have stillet sig som følger:

#### Korn-Befragtninger.

New-York til Lissabon 3/6 d  
Philadelphia eller Baltimore til Cork for Ordre 3 3 d. à 3/4 1/2 d.  
Sundet 3 9 d.

#### Bomulds-Befragtninger.

Charlestown til Liverpool 30/  
Wilmington til Liverpool 35/, Havre eller Bremen 36/, Ghent 37/6 d.  
New-Orleans til Liverpool 41/3, Havre eller Bremen 42/.

#### Kina, Japan, Ostindien etc.

New-York til Hongkong 17 cents, Japan 1 Havn 18 cents,  
2 Havne 19 1/2 cents, Shanghai 22 cents.  
Philadelphia til Madras 17 cents.  
New-York til Saigon 16 cents, Calcutta 14 cents.

#### Diverse.

Mobile til Valencia, Trælast, Doll. 11,50.  
Pensacola til Buenos Ayres, Trælast, Doll. 11 à 12,50  
Montevideo, Doll. 12, Portland til Buenos Ayres, Trælast, Doll. 7, Rosario Doll. 8  
New-York til Rio de Janeiro 10 Doll.  
Pernambuco og Marceio til New-York eller Philadelphia, Sukker, 15/, Boston 16 3 d.

Amer. Bark »Thos. A. Godard«, 686 Tons, New-York til Port Natal, Stykgods, Ladning £ 1200.

Engl. Dampere »Napier«, 1258 Tons, Virginia til Storbritanien 17 6 d. pr. Ton d. w.

Engl. Dampere »St. Domingo«, 687 Tons, til Vestindien, time charter 5 Maaneder, £ 600.

Russ. Dampere »Regulus«, 711 Tons, Vestindien, time charter, £ 600.

Amer. Dampere »Elihn Thompson«, 448 Tons, time charter, £ 610.

Engl. Dampere »Dorian«, 667 Tons, en Rejse til Vestindien, Doll. 90 pr. Dag.

Tysk Fregat »Carl Friederich«, 2208 Tons, Hongkong til New-York, Doll. 13000.

D'hr. N. Johansen & Dahl, Liverpool, meddele os under den 4. December.

Vort Fragtmarked er fremdeles uden forøget Aktivitet.

Udfragterne til La Plata Floden ere gaaede lavere; og 9/ er saaledes accepteret for Kul fra Bristolkanalen af Dampere, medens Sejlskibe derfra kunne betinge et Par shillings højere Fragt. — Samtidig med Nedgangen i Udfragterne — ere Kornfragterne Retur fastere; og der kan nu med Lethed opnaas 18/— fra Buenos-Ayres og 24/— fra Rosario for Afskibning i Februar & April. Kornfragterne fra Vestkysten Amerika ere derimod igen flovere, og den seneste Fragtslutning i San Francisco er et 1200 Reg. Tons Jernskib d. 26/9 for Ordre, samme Rate hvis direkt. Portland, O. og Tacoma ere uforandrede til 32/6 & 30/— henholdsvis. — Fra Syd-Amerika sluttet for Salpeter og Korn til 25/—, Guano à 27/6 pr. Ton. — Fra Australien berettes endel Befragtninger, saasom fra Melbourne 28/—, Port Pirie 23 9, Spencers Gulf 25/— og et andet 26/3, Syd-Australien 25/—.

Fra Rangoon er sluttet to 1600 Tons Skibe til Kanalen à 32/6, hvis Rio 31/3; et andet paa 1400 Tons opnaaede 1/3 mere; medens et 2900 Tons Skib er sluttet à 27/6; 32/6 hvis Santos, og à 35/— hvis til Santos og Rio.

Hidfragterne fra Staterne og Vestindien ere gennemgaaende uforandrede for Sejlskibes Vedkommende. — Prompte Dampere for Bomuld finde derimod lettere Employering fra de forskellige Udskibningssteder.

For Kulordrene nu i Markedet noteres:

Tyne til Santos 23/—, Rio Grande eller Pelotas 24/—, Garston til Rio Grande eller Pelotas 25/—, Rosario 12/—, Buenos-Ayres 12/—, Pernambuco 13/6, Santos 22/6. Cardiff til Pnerio Cabello eller La Guairo 11/ d. 11/6, Frey Bentos 15/6 à 16/—, Aracaju 20/—, Pernambuco, Bahia 12/—, Demerara 9/—, Santos 22/6, Rio Janeiro 14/6, Monte-Video 11/—, Buenos-Ayres 11/—, Cape Town 12/6, Singapore 11/—, Java 12/6

Vi har faaet i Opdrag Salget af et Par ældre Jernskibe i exceptionel god Stand, beliggende her og i Nærheden. — For dansk Regning har vi i senere Aar indkøbt en Del lignende. Forlangendet for ovenfor antydede Skibe er saa moderat, at der her er god Anledning til at komme i Besiddelse af virkelig god Ejendom, hvoraf gode Renter tør ventes.

### Havneforholdene i Håvre.

Den danske Konsul i Havre har velvilligt tilstillet Redaktionen nedenstaaende Reglement for Besejlingen af Havnen dersteds.

§ 1. Det er ikke tilladt noget Skib eller Fartøj, der ikke er tvunget dertil ved en absolut Nødvendighed (force majeure) at ankre eller blive liggende.

1. En Kvartmil vestenfor en Linie, trukket mellem Bøje No. 5 (sort med rødt Lys) og Nr. 10 (den saakaldte Ankers Bøje rød med hvidt Lys).

2. I Løbet til Havnen; herved forstaas den Del af Farvandet, der ligger mellem Bøjerne 5 og 10 vesterfor og til Havnepierne. Grænserne ere:

Nordefter, en Linie mellem Bøje Nr. 5 (sort med rødt Lys) og Fyret paa den nordlige Pier.

Sydefter, en Linie, der udgaaende fra Land forbinder Bøje Nr. 10 (rød med hvidt Lys) med Bøjen paa Haut de Quarante Banken (rød med hvidt Lys).

§ 2. Dampskibe, der gaaende til eller kommende fra

Floden Seine passere Havre, skulle holde den røde Bøje paa Haut de Quarante og Bøjen Nr. 11 paa Haut de la petite Rade om Bagbord, naar de gaa til Seinen, og om Styrbord, naar de komme fra samme.

Det er strængt forbudt at passere Løbet til Havre østenfor den Linie, der forbinder disse to Bøjer.

§ 3. Paragraf 2 gælder ogsaa for Sejlskibe, som blive bugserede af Damper.

Derimod gælder den ikke for Sejlskibe under Sejl, der ikke blive bugserede, eller for Fiskerbaade eller smaa Baade.

§ 4. Intet af foranstaaende skal afholde Skibsførere eller Lodser fra at holde sig de Internationale Søveisregler efterrettelige (Lov af 1ste Sept. 1884).

§ 5. Enhver Lods, der kommer ombord i et Skib gaaende til eller kommende fra Havre eller en Havn ved Floden Seine, skal underrette Kaptajnen om dette Reglement, og forlange, at han holder sig samme efterrettelig.

Hvis Kaptajnen skulde nægte at holde sig Reglementet efterrettelig, skal Lodsens rapportere det til den Autoritet, under hvem han sorterer, og undlader han at gøre det, saa vil han

## Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich's Meridian. Fyrens Lysvidde er for de danske Fyrs Vedkommende anført for en Øjehøjde af 10 Fod. Dybderne angives i Favne og Fod. Retningerne ere retvisende.

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

**Kattegat.** Om kort Tid udlægges Ø. for Tangen en rød-malet Lys- og Klokketønde, mærket »Tangen« med hvidt. Den viser hvidt Et-Blink hver  $\frac{1}{4}$  Minut, Blink 5 s., Mørke 10 s. Flammens Højde: 12 Fod. Lysevnen: 7 Kml.

Beliggenhed: c. 56° 39' N. Br. 10° 56' Ø. Lgd.

**Falster N. Smaalands-Farvandet** De fire hvide Stager med hvidt Flag paa *Vedby-Hage*, udfør *Ore-Hoved* Havn, ere inddragne.

### Østersøen, Sundet og Lille Belt.

**Sverig.** Tidsignal-Kuglen paa Navigationsskolen i *Stockholm* falder hver Dag *Greenwich* Middelmiddag, hvilket er 1 t Om 14 s. svensk borgerlig Tid. Kuglen hejses halvt op 5 Minutter og helt op 2 Minutter før den falder. Dens Plads er 59° 19' 10" N. Br. og Klokkeslet-Forskjellen til *Greenwich* 1 t 12 m 18 s.<sub>91</sub>.

Ifølge Telegrammer fra *Stockholm* Lodsstyrelse ere Fyrskibene »*Vestra Banken*«, »*Finngrund*«, »*Grep*« og »*Svenska Bjørn*« inddragne.

**Ålands-Hav.** Signalstangen paa *Signaliskår* er nedtagen. 60° 12' 10" N. Br. 18° 20' 10" Ø. Lgd.

**Finland.** **Ålands Skjærgaard.** Paa Klippen *Skarför* er opført en rød, 37 Fod høj, pyramideformet Baake med en liggende Tønde paa Toppen. 59° 53' 46" N. Br. 20° 13' 52" Ø. Lgd.

**Helsingfors Distrikt. Finske Bugt.** Ved *Kummelgrund*s østra er Stagen, hvid foroven, rød forned. ombyttet med en Vager med rød Stage og Kost. 59° 52' 20" N. Br. 23° 37' 2" Ø. Lgd.

Paa *Norra Utterhäll* og *Vestra Utterhäll* er der opført to 5 Fod høje Varde, som holdte overet lede ind i *Gräsviken* ved *Helsingfors*. 60° 9' 33" N. Br. 24° 55' 36" Ø. Lgd.

**Finske Bugt.** Nordprikken ved *Kullamatala* er flyttet  $\frac{2}{3}$  Kbl. SV. hen i 30 Fod, tæt S. for en 25 Fods Grund, som ligger 2 Kml. N. 66° V. fra *Rondö* Fyr. 60° 27' 55" N. Br. 28° 18' 48" Ø. Lgd.

**Tyskland. Pillau.** Ved *Pillau* ere Vintersømærkerne udlagte.

**Danzig Bugt.** I *Putsiger Wiek* ere de to Farvandsstønder ved *Deepke* for Vinteren ombyttede med to smaa Tønder, af samme Farve som Sommermærkerne. Anduvningstønden *Deepke*, Tønderne *Hela S.*, *Alt Hela W.* og *Hesternest W.* ere inddragne for Vinteren.

**Vrag ved Rixhoeft.** Den 25de Novb. laa et drivende Vrag næsten helt under Vand c. 20 Kml. V. for *Rixhoeft*, c. 5 Kml. fra Land.

**Dievenow.** I *Dievenow* er Anduvningstønden inddragen og Vintermærkerne udlagte.

**Swine.** I *Swine, Kaiserfahrt, Alten Swine, Grossen Hoff, Kleinen Hoff* og i *Peene* ere Vintermærkerne udlagte.

**Bülk NØ.** Over Vraget, som laa sunket NØ. for *Bülk*, paa 54° 36',<sub>8</sub> N. Br. 10° 24',<sub>7</sub> Ø. Lgd., er der nu 8 Fv. Vand. Vragtønden er inddragen.

**Stollergrund NØ.** Et Vrag ligger sunket 5,3 Kml. NØ. t. Ø. for Fyrskibet »*Stollergrund*«. En Mastetop er over Vandet. En Vragtønde med Cylinder som Topbetegnelse er udlagt ved Vraget. 54° 33',<sub>0</sub> N. Br. 10° 24',<sub>7</sub> Ø. Lgd.

Vraget, som ligger sunket c. 10 Kml. NØ. for Fyrskibet »*Stollergrund*«, er afmærket med en Vragtønde.

### Kattegat og Skagerak.

**Sverig. Nidingen.** Klokketønden ved *Nidingen* er for Vinteren ombyttet med en rød Vager med Ballon.

**Norge. Kristiania Fjord.** Den 29de Novb. 1893 tændes paa *Hvaler* følgende Fyrlamper:

1. *Haabutangen*, ved *Løberen*, viser Fyr med Formærkelser fra N. 4° Ø., netop fri Ø. om *Løberen*, gennem Ø. og S.

til S. 7° V., ind paa *Fugletangen*. Lyset er rødt fra S. 7° V. til S. 5° Ø., fri Ø. om *Fugletangskærene* og *Tisler-Møren*, iøvrigt hvidt. Flammens Højde: 19 Fod. Lysvidden: 6 Kml. Fyrbygningen er en 10 Fod høj, hvid Træbygning. 59° 2' 45" N. Br. 10° 58' 25" Ø. Lgd.

2. **Asmalsundet**, paa *Pigestenen*, viser Fyr med Formærkelser fra N. 25° Ø., fri V. om *Nordre Tørgrund* midt i *Asmal-sund*, til N. 25° V. og fra N. 71° V., fri S. om *Seikrakken*, gennem V. og S. til S. 22° Ø., netop fri V. om *Terne-skjerknubben*. grønt fra S. 6° Ø. til S. 16° Ø. over *Sjel-grunden* og *Arveösen*, rødt fra S. 12° V., fri Ø. om *Svartskjær* og *Trestenen*, til N. 71° V., iøvrigt hvidt. Flammens Højde: 18 Fod. Fyrbygningens Højde: 24 Fod. 59° 3' 15" N. Br. 10° 55' 20" Ø. Lgd.

3. **Popperhavn**, paa *Lyngholmen*, viser Fyr med Formærkelse fra N. 47° Ø. gennem N. og V. til S. 10° V., ind paa *Langholmen* samt ind mod *Popperhavn*. Lyset er rødt fra S. 10° V. til S. 39° V. fri V. om *Søkrakken*, iøvrigt hvidt. Flammens Højde: 23 Fod. Fyrbygningens Højde: 24 Fod. 59° 6' 30" N. Br. 10° 50' 20" Ø. Lgd.

Lysvidden: 6 Kml. Brændetid: 15de Juli—31te Maj. Der er ikke Vagt ved Fyrlamperne.

### Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Vrag i Nordsøen.** Føreren af Dampskibet »*Fanø*«. Kapt. *Kolster* meddeler: Den 30te Novb. 53° 3' N. Br. 4° 21' Ø. Lgd. Vrag. c 150 Tons, med Bunden opad. Bunden malet brun.

Den 30te Novb. 53° 12' N. Br. 3° 48' Ø. Lgd. Vrag af træløstet Brig »*Anna*«. Undermaster staaende.

I Slutningen af Novb. 1893 ere følgende Vrag truffet i *Nordsøen*:

Et sunket Skib med 2 Master over Vandet, 8½ Kml. N. 47° fra *Haisborough* Fyrskib.

Vrag. Fokkemast og Bogspryd staaende, 25 Kml. S. 47° Ø. fra *Flamborough Head*.

Vrag med Bunden opad 100 Kml. N. 60° V. fra *IJmuiden*.

**Tyskland. Elben.** I *Elben* ere Vintersømærkerne udlagte V. for *Juelstert*, i *Glückstadt-Farvand*, ved *Krikau* og i *Stör* Munding. For Indgaaende skal man have Stager med en Læderlap om Styrbord, Prikker om Bagbord.

Det røde, faste Fyr paa *O'Swald* Kaj ved Indløbet til *Hansa-Hafen* ligger 90 Alen S. 64° V. fra det grønne, faste Fyr paa *Amerikahöft*.

**Weser.** Paa *Eversand* er opført en sort Baake med ottekantet Topbetegnelse, i Linien mellem *Eversand* nedre Fyr og Spirtønde Q i *Dwursgat*. Baaken angiver det Sted, hvor Skibe skulle forandre Kurs til *Wurster-Farvand*.

**Iade.** For at afmærke Kabelet, som forbandt den elektriske Lystønde med *Wangeroog*, er en sort Spidstønde, mærket med et hvidt T, udlagt i 16 Fod Vand paa 53° 48' 44" N. Br. 7° 54' 23" Ø. Lgd.

**Holland. Thornton-bank.** Lystønden paa *Thornton-bank* er bortdreven.

**Hoek van't II.** Paa den nye Fyrbaake ved *Hoek van't II.* er det hvide, faste Fyr igjen tændt. Flammens Højde: 58 Fod. Baaken er et brunt, 61 Fod højt Jernstativ, Lanternen har rødt Tag. 52° 22' 20" N. Br. 5° 0' 34" Ø. Lgd.

Det midlertidige Fyr er slukket.

**Hoek van Holland.** Ved *Hoek van Holland* skal en Damp-Redningsbaad have Station.

**Vrag i Volkerak.** En Tjalk er sunken i *Volkerak* i 26 Fod Vand. 51° 39' 47" N. Br. 48° 20' 50" Ø. Lgd.

**Wester-Selde.** I Udløbet fra *Bierliet* i *Pas van Terneuzen* er en Tjalk sunken i 6 Fv. Vand c. 250 Alen N 10° V. fra hvid Tønde Nr. 4. En Vragvager er udlagt ved Vraget.

**Frankrig. Calais.** Ved *Calais* Havn er Ø-Molens Hoved ødelagt, hvorved Signalmasten og Fyret ere styrtede ned.

Et midlertidigt, hvidt, fast Fyr er tændt paa Molen ca. 150 Alen inden for Yderenden. Flammens Højde: 19 Fod.

Tidevands-Signalerne gjøres foreløbig ikke. Skibsførere advares for Resterne af det ødelagte Molehoved.

**England. Fyrskibet „Goodwin“.** Omtrent den 15. Februar 1894 forandres Taagesignalet paa Fyrskibet »*Goodwin*«. Det gives da med en Sirene, som hvert Minut giver to Stød, af

blive sagsøgt tilligemed Kaptajnen for at have brudt Reglementet.

Hvis Lodsens undlader at underrette Kaptajnen om dette Reglement, eller hvis han ikke kan bevise, at han har gjort det, saa vil han blive straffet af Lods-Autoriteterne, hvilket dog ikke skal forhindre, at han fra anden Side kan blive sagsøgt.

§ 6. Enhver Skibsfører, der uden at benytte Lods har ankret sit Skib indenfor de Grænser, der ere specificerede i § 1, skal skifte Ankerplads, saasnart en Lods, en Officer eller

Havnemesteren forlanger det, eller han vil blive sagsøgt for at have brudt Reglementet.

§ 7. Med Hensyn til Brud af Reglementet have Udsagn af Officerer, som kommandere franske Krigsskibe eller Toldkrydsere, Officerer, eller Agenter af Havnepolitiet, Havnemesteren og hans Officerer, samt de beedigede Lodser — Bevskraft.

§ 8. Dette Reglement træder i Kraft fra den 15. Okt. 1893.

*Cavelier de Cuverville,*  
Vice-Admiral.

hvilke det første har en dyb, det andet en høj Tone. Hvert Støds Varighed 2 $\frac{1}{2}$ s, Pause 2 $\frac{1}{2}$ s.

Nærmere Meddelelse senere.

**Fyrskibet „Outer Gabbard“.** Omtrent den 1ste Marts 1894 forandres Fyret paa Fyrskibet »Outer Gabbard«. Det skal de vise Fire-Blink hver  $\frac{1}{2}$  Minut, men saaledes, at de fire Blink optage omtrent 20s. istedetfor nu 10s. Forandringen foretages, for at Fyret ikke skal forvexles med *Halsborough* Fyrskibs Fyr.

Nærmere Meddelelse senere.

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

**Frankrig, Trouville.** Paa Fortsættelsen af *Trouville* Ø-lige Lededæmning findes nu kun en af de fire Baaker, som afmærkede den.

**England Portland.** I Maj 1894 forandres det røde, faste Fyr paa Yderenden af *Portland* Bølgebryder til et rødt Blinkfyr, der viser Et-Blink hver 5 Sekunder, Lys 1s., Mærke 4s. 50° 35' 5" N. Br. 2° 24' 40" V. Lgd.

Nærmere Meddelelse senere.

### Nordlige Atlanterhav.

**Forenede Stater i Nordamerika. Eastport harbor. Maine.**

Den rød- og sort- vandret-stribede Spirtønde ved *Popes folly ledge* er ombyttet med en sort Tønde vager Nr. 9 og flyttet 50 Alen Ø. hen.

**Boston harbor. Massachusetts.** En sortmalet Lystønde, der viser hvidt, fast Lys, er udlagt i 8 Fv. Vand tæt inden for *Harding ledge* Klokketønde, fra *Minots ledge* Fyr i N. 58° V. og fra *Harding ledge* Baake i N. 41° Ø.

Den sorte Tønde vager Nr. 5, ved N.-Enden af *Centurion rocks*, er ombyttet med en sortmalet Lystønde Nr. 5, som viser hvidt, fast Lys.

**Chesapeake bay Munding. Virginia.** Vraget af Skonnert »*John Holland*«, der laa sunket ca. 10 Kml. Ø. for *Cape Henry*, er sprængt, saa at der ikke er under 5 Fv. over Vraget.

**Brazos river. Texas.** Den sort og hvid lodret stribede Spidstønde, som laa ca. 1 Kml. SØ. for Dæmningerne til *Brazos river*, er inddragen.

### Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**Spanien S. Europa point.** Omtrent den 1ste Maj 1894 forstærkes og forandres *Europa point* Fyr. Det bliver et hvidt Fyr med Formørkelse hver  $\frac{1}{2}$  Minut; Lys 22 $\frac{1}{2}$ s., Mærke 2 $\frac{1}{2}$ s. Lys 2 $\frac{1}{2}$ s., Mærke 2 $\frac{1}{2}$ s.

Samtidig oprettes et Taagesignal, der skal give To-Knald hver 5 Minutter.

**Spanien. Teneriffa V.** Sprængningen af *Los Cabezos* er nu saa vidt fremskreden, at der paa Grundens SV.-Ende kun er en Klippespids tilbage med 2 Fod Vand, medens der iøvrigt er 15 Fod.

**Østerrig-Ungarn. Veglia.** Et hvidt fast Fyr er tændt paa Yderenden af den nye Mole, som nu er fuldført, ved *Verbenico*. Flammens Højde: 17 Fod. Synsviddens: 5 Kml. Fyret vises fra et lille Fyrhus.

**Rusland. Krim.** En rødmalet Lystønde, der viser rødt Lys, er til Forsøg i Vinter udlagt paa N.-Siden af Indløbet til *Sebastopol* Havn, tæt ved Grunden ud for Fort *Kanstantine*. 44° 37,6 N. Br. 33° 30,5 Ø. Lgd.

**Algier.** Den 5te December 1893 foretages følgende Forandringer i Belysningen af *Algier* Havn:

1. Det hvide, faste Fyr paa Øen *Marine* ombyttes med et hurtigblinkende Fyr, som viser hvidt Lys Horizonten rundt, undtagen over 90°, hvor Lyset er rødt, nemlig over Havnen, fra Artilleri-Kasernen, *Kheir Addin* Bro, til Forlængelsen af Havnens S.-Mole, saa at det gaar over Lystønden, som viser rødt Lys, ved S.-Molens Yderende. Fyrapparat af 5. Orden.
2. I Fyret paa N.-Molens Hoved indsættes en grøn Sektor paa ca. 110°, som lyser over Indløbet til Havnen mellem Lystønderne ved Yderenderne af Molernes Forlængelser. Fyret er formørket over N.-Molen og Grundene ved Kysten N. for Havnen. Iøvrigt er Fyret hvidt.
3. Fyret paa S. Molen viser rødt Lys over ca. 90° over Indløbet til Havnen, saa at den N.-lige Lyskant gaar over Lystønden, som viser grønt Lys ved Yderenden af N.-Molens Forlængelse. Iøvrigt er Fyret formørket.

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

**Brasilien. Pernambuco.** Paa *Pernambuco* Rhed ere alle Tønder inddragne. Efter Solnedgang maa intet Skib løbe ind i Havnen, losse eller lade.

### Karantænebestemmelser.

*Norge.* — *Hamburg*, Havne ved *Elben*, *Holland*, *Belgien*, *Bilbao* og Provinsen *Biscaya* betragtes ikke længer som kolera-smittede.

*Spanien.* — Skibe fra *Sulina* og *Ancona* og 85 Kml Omkreds erholde fri Praktika.

Skibe fra *Philippeville* i *Algier* og fra *Smyrna* og 85 Kml. Omkreds tilstaas fri Praktika.

Skibe fra *Taganrok*, *Antwerpen* og *Hamburg* og 85 Kml. Omkreds tilstaas fri Praktika.

*Guayaquil* og en Omkreds af 45 Kml. er erklæret for smittet af gul Feber.

*Portugal.* — *Pernambuco* og Havnene i samme Provins ere erklærede fri for gul Feber, *Marseille* og Havne i *Bouche du Rhone* for fri for Kolera. *Vliessingen* og *Vlaardingen* betragtes som mistænkte for Kolera.

*Spanien* er erklæret for kolerafri.

*Gibraltar.* — Skibe fra *Teneriffa* underkastes 7 Dages Karantæne. Skibe fra *Hamburg* underkastes kun Lægeundersøgelse.

*Tyrkiet.* — Karantænen er ophævet overfor Skibe fra *Smyrna-Bugt* mellem *Bourum* og *Foglieri*, og fra *Italien*, *Sicilien* undtagen. Skibe fra *Trapezunt* og *Eupateria* underkastes 10 Dages Karantæne i *Sinope*. Skibe fra *Rostoff* og Havne mellem *Batum* og *Hoppa* underkastes 1 Dags Observation i *Cavak*.

Der finder nu kun Lægeundersøgelser Sted overfor Skibe fra *Bartine* og *Amusra* ved *det sorte Hav*.

*Grækenland.* — Skibe fra *Antwerpen* underkastes 3 Dages, fra *Palermo* 5 Dages og fra andre Havne paa *Sicilien* samt fra *Italien* 1 Dags Karantæne.

Karantænen er hævet overfor *Grimsby*, *Hull*, Havne ved *Humber*, Strækningen mellem *Makri* overfor *Rhodos* og den ægyptiske Grænse, samt mellem *Arta-Bugt* og den montenevrinske-tyrkiske Grænse, men Skibene underkastes Lægeundersøgelse.

#### ABONNEMENTSPRISEN

er 1 Kr. 50 Øre pr. Kvartal, foruden Postpengene. Enkelte Numre 20 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 18, St. 11-3 og Holsteinsgade 9, Ø., hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres.

Bladet omdøles ved Postvæsenets Foranstaltning.

#### AVERTISEMENTS-PRIS:

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

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER FREDAG.

Nr. 13.

Kjøbenhavn, Fredag den 22. December 1893.

1. Aarg.

INDHOLD: Nord-Østersø-Kanalen, af Joh. H. — Vestkysthavnen. — Vandbygningsvæsenets Ordning, af Kaptajn i Flaaden C Trolle. — Tilflugtshavn paa Bornholms Østkyst. — Sø- og Handelsretsdomme. — Fra Sø og Land. — Fragtberetninger. — Efterretninger for Søfarende.

**AXEL E. AAMODT,**

18, Kongens Nytorv 18.

Grundlagt 1857. Telefon 106.

*Merkantile Tryksager*

af enhver Art.

Fra Aktiebolaget **Bofors & Gullspång** i Sverrig leverer jeg paa Bestilling **større og mindre Gjenstande i**

**støbt Staal,** saasom:

**Skibsstævne,  
Skibsskruer,  
Roerrammer,**

**Stempler,  
Krumtappe,  
Ambolte,**

**Tandhjul,  
Ankere,  
etc. etc**

Støbt Staal fra Bofors-Gullspång er smeddeligt samt i Styrke og Sejghed fuldt jævnførligt med det bedste smeddede Staal af tilsvarende Haardhedsgrad

Kjøbenhavn.

Jørgen Jensen

Telefon 1268.  
Telegr.-Adr. Nilsson 167.

**Carl Nilsson,**

Amaliegade 37,  
Kjøbenhavn K.

Lager af Olier og Maskin-Artikler.

**Leverander**  
til de fleste danske Damp-  
skibsselskaber.

## Bekjendtgjørelse.

Paa Ribe Amts Forstrande er indbjerget nedennævnte med vedføjede Mærker forsynede, løst fra Havet opdrevene Gjenstande, nemlig:

### Paa Vester Herreds Forstrande.

- 1 Stk. Vrag, mærket ANNA & MARIE.
- ca. 200 Stkr. Spir, mærket F F F.
- 110 Stkr. nye Spir, stemplede F paa den runde Side.
- 167 Stkr. Planker, mærkede F A W.
- 6 do. do. do. W + W.
- 3 do. do. do. M + T.
- 9 do. do. do. N + O.
- 2 do. do. do. P + V.

Som bjerget i aaben Sø er ilandbragt en Vagertønde, mrk. 65, med Stang og 2 nedadvendte Koste, malet sort og hvid op og ned.

### Paa Skads Herreds Forstrande.

- 1 Søtønde, mærket: Hoyer Tilf.
- 6 Planker, do. L C B.
- 1 gl. Hyttekasse, mærket: D B 3.

### Paa Fanø Birks Forstrande.

- 33 Tylt Planker, fra 10 til 24 Fod lange, 7" brede, 2" tykke, mrk. B C i begge Ender,
- 3 Tylt Planker, fra 8 til 22 Fod lange, 9" brede, 3 à 4" tykke, mrk. W + W.

### Paa Ribe Herreds Forstrande.

- 40 Stkr. Granplanker, 10' til 23' lange, 2 1/2" til 3" tykke, 7" brede, mrk. O N.
- 8 Stkr. Granplanker, 15 1/2' til 23' lange, 2" tykke, 7" brede. mrk. B Co.
- 28 Stkr. Granplanker, 10 1/2' til 25' lange, 3" tykke, 9" brede, mrk. W. W.
- 4 Stkr. Granplanker, 12' til 22 1/2' lange, 4" tykke, 9" brede, mrk. W G R.
- 27 Stkr. Granplanker, 16' til 20' lange, 2" tykke, 7" brede, mrk. B Co.

Ejerne af disse Gjenstande indkaldes herved med Aar og Dags Varsel til for undertegnede Amt at godtgjøre deres Ejendom til samme.

Ribe Stiftamt, den 14de December 1893.

Ahnfeldt.

## Auktion over Barkskib.

»HENRIETTE HUDE«, drægtig 247 Reg.-Tons, bygget af Eg, laster ca. 120 Stand Trælaster, ca. 370 Tons d. w. beliggende i Svendborg Havn, hvor Skibet er hjemmehørende, bortsælges ifølge Aftale med Auktionsretten ved offentlig Auktion, som afholdes paa Svendborg Havneplads Torsdagen den 28de December d. A., Formiddag Kl. 11.

Inventarie-Liste og Konditioner henligge paa Mæglerne E. W. v. d. Hude & Søns Kontor hersteds.

Svendborg, den 15. December 1893.

For Rederiet: **L. v. d. Hude.**

## Skib til Salg.

Skonnertbrig »HENRIETTE«, Klasse 5/6. I. I., 199 R. T., laster 340 Tons, d. v 100 Stander Træ; **Rig, Rundholter nyt**, og ellers i **udmærket** sejlbar Stand, er til Salg. Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til

**Johs. Nielsen,**  
Sejlfabrikant,  
Horsens.

## Uddybningsmateriel.

Flere søgaaende Dampselvlosserfartøjer med og uden **Sandpumper**, 3-400 Tons d. w., **Jern Selvlosserpramme** og **-Transportpramme** samt stationære eller selvtransporterende

**Uddybningsmaskiner**

haves favorabelt til **Salg** og til **Udleje** ved

**Ingeniør Andr. Vang,**

Kjøbenhavn.



Isolering (Kieselguhr, Filt m. m.)  
paa Kjelder, Dampvær m. m.

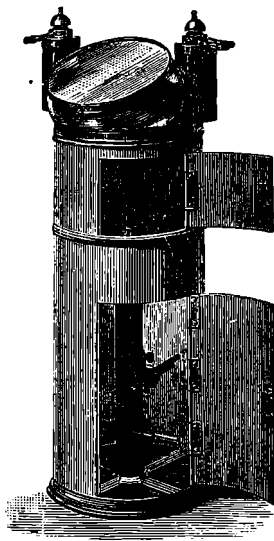
**Jule- og  
Nyaarskort**

efter:  
danske Kunstneres Originaler.  
Faas hos alle  
Bog- og Papirhandlere.

**S. Friedländer,**

14 Ved Stranden 14.

## Cornelius Knudsens Etabl.,



37. Købmagergade København.  
Patent Multiplikator, Kompasser,  
Sprit- og Baadskompasser,  
Patent Tidsglas. Saltmaalere,  
Sextanter og Oktanter.

Kaptejn Rungs  
**Universal-Bathometer.**

Logge og Loddemaskiner  
Dybhavsthermometre  
med Vendeapparat.  
Barometre, Thermometre. Manometre.  
Indicatorer. Tegnebestikker.  
Paralellinealer.  
Marinekikkerter.  
Complete Dykkerdragter.

Reparationer udføres med Omhu.

## Dahlstrøm & Lohmann.

Maskinbyggeri og Kjeldsmedie.  
Grundlagt 1866.

Telefon 1708 (Sømandshjemmet)

Kjøbenhavn C. Christianshavns Kanal 6.

Særlig bekvemt beliggende med Bolværk til Kanalen udfor  
Wilders Plads for Udførelsen af alle Arter af Skibsarbejde.

Reparation af Skibsmaskiner og Kjelder  
udføres hurtigt.

## Jørgensen & Spreckelsen,

Kul- og Cokes-Import,

St. Annæ Plads 10,

Kjøbenhavn K.

Ene-Import af Dechmont Hartley Dampkul,

som i Fordampning overgaa bedste Newcastlekul,  
ifølge foretagen Prøve.

## J. D. Beauvais,

Conservesfabrik.

Grundlagt 1850

Leverandør til de kgl. danske og svenske  
Mariner.

Fuldstændig Skibsprovantering

## Anders Rasmussen,

Skomager, Svendborg,

Specialist i vandtæt Fodtøj & Sæstøvler.

Flere Aars Erfaring og mange Anbefalinger for leverede vand-  
tætte Sæstøvler.

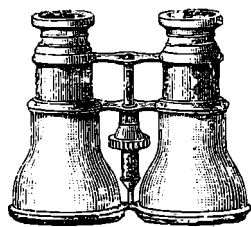
Alt Fodtøj kan leveres vandtæt.

## LUDVIG OLSEN.

Pommersk Trælasthandel.

Nørresøgade 7. Kjøbenhavn K.

Indførsel af Søtøler, Telegrafstænger, Rundtræer og Bjælker i  
alle Dimensioner, Grantømmer til Bygningsbrug, Gran- og  
Fyrreplanker etc. etc.



H. E. Holst's

Efterfølger,

Hans Lisberg,

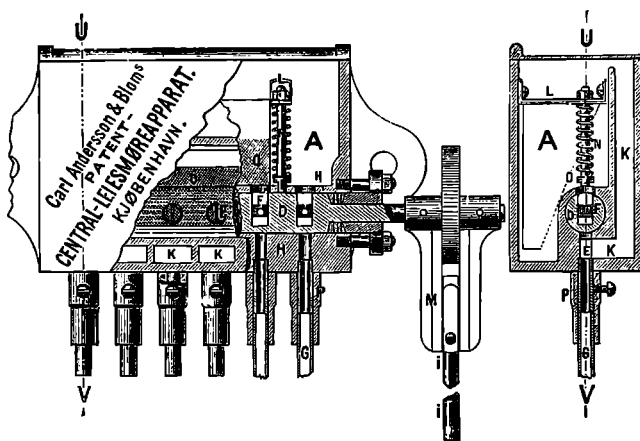
Uhr- og

Instrumentmager.

D'Hrr. Maskinmestres Opmærksomhed henledes herved  
paa Firmaet

**CARL ANDERSSON & BLOMS**  
anerkjendte automatiske

„Central Lejesmøreapparat“.

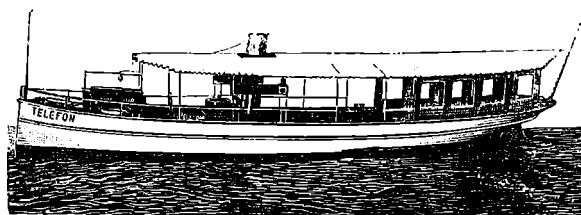
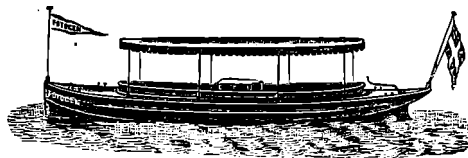


I Løbet af 4 Aar afsat 3000 Apparater. Garanti 10 Aar

**LJUNGGRENS VERKSTADS**

**AKTIEBOLAG**

**CHRISTIANSTAD.**



Dampbaade for Passager- og Busertrafik samt  
Lystbaade med Damp- eller Petroleumsmaskiner.

Agenter for Danmark:

**F. L. SMIDTH & CO.,**  
VESTERGADE 29. KJØBENHAVN.

**Ankere & Kjæder,  
Jern- & Staalrosser,  
Sejldug & Tougværk**

samt alle Skibs Inventarier anbefales fra Lager.

**John Forbæch,**  
St. Annæplads 19 & 21.

## Nord-Østersø-Kanalen.

Af Joh. H.

(Sluttet).

Vi har i det foregaaende omtalt den Risiko, der rimeligvis vil blive ved at besejle Kanalen, og komme nu tilbage til Forholdene i de danske Farvande nord om Skagen og gennem Sundet. Nogen Sammenligning mellem Sejladsen gennem Kanalen og omkring Skagen kan der ikke godt være Tale om, da Farvandet lige fra Skagen til Kjøbenhavn er et aabent Farvand med rigelig Plads for nok saa mange Skibe til at manøvrere, og det er i Grunden kun paa det korte Stykke fra Stubben, gennem Hollænderdybet og Drogden paa den ene Side og gennem Flinterenden paa den anden, at Farvandet kan kaldes snævert; hele Sejladsen paa dette forholdsvis snævre Farvand, altsaa fra Kjøbenhavn til Dragør, er c. 1 Time.

Hvis fremmede Skippere, der ikke er tilstrækkeligt kendte med Farvandet, gjorde sig det til Regel at tage Lods paa det korte Stykke fra Kjøbenhavn til Dragør eller omvendt, vilde Grundstødninger høre til de store Sjældenheder, de Uheld, der nu finde Sted, kunne næsten alle henføres til at Kaptajner, ukendte med Farvandet, eller i ethvert Fald ikke tilstrækkeligt kendte dermed, ville spare den forholdsvis ringe Udgift ved at tage Lods og komme for nær ved Grundene, eller at de i Taage eller diset Vejr ikke ere forsigtige nok. Lodspengene andrage for en Damper paa c. 1000 Reg. Tons kun c. Kr. 30 om Sommeren og c. Kr. 40 om Vinteren for dette Stykke, og det kan ikke nok som fremhæves for Rederierne, at det er daarlig Økonomi at fraraade eller, som det undertiden sker, forbyde deres Kaptajner at tage Lods gennem Drogden.

Noget bedre belyst Farvand end fra Hanstholmen til Bornholm findes næppe i Europa, idet det ikke er for meget at sige, at der paa hele Strækningen findes en Række af udmærkede Fyr og Fyrskibe, der for Danmarks Vedkommende vedligeholdes af den danske Regering uden Udgift for Skibene, hverken de, der passere eller losse i danske Havne. Ved at se paa et Søkort, vil man overbevise sig om, at der fra Hanstholmen til Bornholm findes mellem 40—50 faste Fyr og Fyrskibe. Et Fyr som Hanstholm taaler Sammenligning med hvilket som helst i Verden

Grunden til at Strandingerne og Grundstødningerne i de danske Farvande er taget betydeligt af i de senere Aar, til trods for den større Trafik, bør sikkert søges deri, at Kattegat og Sundet er blevet bedre belyst end tidligere var Tilfældet og at Lods-væsenet staar saa høit, som det gør. Alle Lodsene i Dragør og Helsingør er ældre paalidelige Folk, til hvis Ros det skal siges, at Strandinger eller selv mindre Grundstødninger af Skibe, medens de er under Kommando af en Lods, hører til de store Sjældenheder.

Naar der erindres, at c. 30,000 Skibe passere Sundet i Løbet af et Aar, er det Antal, der grundstøde eller kolliderer, saa forsvindende, at Farten paa ingen Maade kan kaldes farlig og finder en Stranding Sted, da er der altid hurtig og god Assistance i Nærheden, idet Svitzers Bjergningsbaade findes stationerede

paa 5—6 forskellige Steder ved de danske Kyster, saaledes at Tab af Menneskeliv og større Værdier heldigvis høre til de store Sjældenheder nu.

Lodsafgiften er ikke obligatorisk. Vi omtalte før, hvor meget Afgiften var fra Kjøbenhavn til Dragør og kan tilføie, at selv om Skibe foretrække at tage Lods helt fra Helsingør til Dragør, er Afgiften for en Damper med f. Ex. 17 Fods Dybgaaende Kr. 52.15 om Sommeren og Kr. 68.20 om Vinteren. Af de c. 30,000 Skibe, der passerede Sundet i 1891, have c. 4000 benyttet dansk Lods og maaske, for at regne rigeligt, c. 1000 svensk Lods, altsaa næppe en Sjattedel benytte Lods.

Hr. C. Beseke har i sin Bog »Der Nord-Ostsee Kanal« opstillet en Slags Sammenligning mellem Strandingerne i de danske og tyske Farvande, som forekommer os mildest talt tendentøs, og vi kunne ikke forbigaa denne uden at henlede Opmærksomheden paa enkelte Punkter. At den gaar ud paa at bevise, at Strandingerne er langt overvejende i de danske Farvande, er jo en Selvfølge, men naar der skal være Tale om en Sammenligning, synes hans Statistik absolut at lide af betydelige Mangler.

Det skulde synes rimeligt, at Hr. Beseke vilde vælge et bestemt Tidsrum for begge Parters Vedkommende og saa undersøge Hyppigheden af Strandingerne i dette samme Tidsrum baade i de danske og tyske Farvande. Dette er imidlertid ikke Tilfældet, thi Hr. B. møder med en Statistik over Strandinger i vore Farvande fra 1858, hvorimod den for Tyskernes Vedkommende begynder med 1873; dette er dobbelt uheldigt, thi det træffer sig netop, at 1872 (Aaret før den tyske Statistik begynder) er et Aar, der staar meget hetydeligt over noget af de andre, hvad Strandinger angaar, idet den bekendte Stormflod indtraf i dette Aar, hvorunder en Mængde Skibe strandede og forliste, saa selvfølgelig vejer dette Aar meget betydeligt i Disfavør af den danske Statistik, idet ikke mindre end 423 Strandinger fandt Sted i dette Aar, hvorimod det værste Aar efter dette (1882) kun har 331 at opvise, osv. nedefter, indtil 154 pr. Aar som Minimum. Man kan overbevise sig om, hvor vigtigt dette Aar er ved at se paa Illustrationerne til Hr. Beseke's Statistik, hvor 1872 rager op som en Kæmpe imellem alle de andre.

Skal Statistiken vise Forholdene som de virkelig er, maa der nødvendigvis regnes med samme Tid, og for at gøre en Slags Kontraprove, saa kunne vi undersøge, hvorledes Forholdene er, naar vi for begge Landes Vedkommende tage det samme Tidsrum, nemlig 1873—1885. Det fremgaar da, at i nævnte Tidsrum strandede i danske Farvande 2832 Skibe, i tyske 2568, altsaa i et Tidsrum af 13 Aar 264 Skibe flere i danske end i tyske Farvande, hvilket svarer til 20 flere om Aaret og paa langt nær ikke gør det overvældende Indtryk, som den tyske Statistik fremviser, især naar det erindres, at det samlede Antal Skibe, hvorimellem Strandingerne fandt Sted, ikke findes opført for Tyskernes Vedkommende, medens den danske Statistik inkluderer de 30,000 Skibe, der aarligt passere Sundet, og man tør vel i saa Fald gaa ud fra,

at Antallet er en Del større for Danmarks Vedkommende og at Procenten altsaa bliver mindre.

Side 124 indrømmer Hr. B., at Strandingerne i danske Farvande i Virkeligheden er aftagne fra 1858—1885, tiltrods for at de er stegne i absolut Antal. Hele denne Stigning beløber sig for 27 Aar til gennemsnitlig knapt 7 Skibe mere i 1885 end i 1858, unægtelig kun en meget lille Stigning, og naar der samtidig tages Hensyn til den forøgede Trafik i de 27 Aar, kommer vi til det Resultat, at i Aaret 1858 strandede der af hver 1000 Skibe omtrent 9, i 1885 derimod kun 7,3, altsaa en absolut og ikke ringe Tilbagegang.

Se vi nu et Øjeblik paa Statistiken over Strandinger osv. i de tyske Farvande, synes der unægtelig at være en meget betydelig Fremgang der, idet fra Femaaret 1873—77, hvor den var nede paa 672 Skibe, i 1878—82 naar op til 1104 og i 1883—87 kulminerer med 1339, i Løbet af 15 Aar altsaa det dobbelte.

Grunden til denne, som Hr. Beseke indrømmer, »øjen-synlige Stigning« er, efter hans Mening, at Kollisionerne er taget saa stærkt til, og det forekommer os, at der hermed er leveret det smukkeste Bevis for vor Udtalelse om Farerne ved Besejlingen af Kanalen og de tyske Farvande, thi at Kollisionerne ville blive hyppigere, jo mere Trafiken udvider sig, turde være indlysende.

Side 21, hvor Hr. Beseke udmaler Farerne ved Passagen om »Kap Skagen«, hvilken »er anerkendt endnu idag at høre til de usædvanlig farlige Sørejser«, meddeler han, at der i 5 Aar er forlist 92 tyske Skibe i Sundet, Bælterne, Kattegat, Skagerak, den nordlige Del af Nordsoen indtil de skotske Kyser og Slesvig-Holstens Vestkyst indtil Elbmundingen. Hvorledes Skibe, der strandede ved den Slesvig-Holstenske Vestkyst kunne anføres, naar der er Tale om Forlis og Strandinger ved at gaa nord om Skagen, maa Hr. Beseke forsvare, langt snarere synes de os at høre hjemme i en eventuel Statistik over Kollisioner og Forlis ved Hamburg og i de tyske Farvande.

Hver enkelt Statistik taget for sig kan være meget interessant og belærende for det store Publikum, men naar der skal drages nogen Sammenligning mellem de to og denne skal benyttes til paa en ensidig Maade at belære Publikum om, at da Farerne er saa meget større ved at gaa nord om Skagen, er Kanalen selvfølgelig den eneste Vej, der kan benyttes, saa fordrer vi ganske anderledes Beviser end dem, Hr. Beseke har leveret, men hvad vi først og fremmest forlanger, er at den Statistik, der foreligger, behandles saaledes, at man ikke ved at kaste et Blik paa den, strax mærker Hensigten.

I det foregaaende har vi saa godt som udelukkende

taget Hensyn til Dampskibene, da Sejlskibene, efter vor Opfattelse, slet ikke kan komme i Betragtning, naar der skal vælges mellem Kanalen og Skagen, thi for disse Skibe spiller Tiden ikke den Rolle, som for Damperne, og naar der kan spares i Udgifter ved en lidt længere Sejlads, ville de i de fleste Tilfælde benytte den lidt længere Vej.

Udgifterne gennem Kanalen, Bugsering, Lodspenge og Afgift etc. ville stille sig saa højt, at det aldrig kan betale sig for et Sejlskib at benytte denne Vej, og hvad vi tidligere har sagt om Opholdet i Kanalen, gælder i endnu højere Grad for Sejlere end for Dampskibe. Efter det tidligere nævnte Forslag skal Sejlere med værdifuld Last betale 60 Pfennig pr. Reg. Ton, altsaa et Skib paa 500 Reg. Tons betaler c. M 300 i Afgifter, foruden Bugsering, Lods etc. Sejlere med Kul og Trælast betale 50 Pfennig.

Det sidste Punkt, vi berøre, er Assurance spørgsmaalet, nemlig hvorvidt det kan tænkes, at Assurance-selskaberne kan sætte en lavere Præmie paa Skibe gennem Nord-Østersø-Kanalen eller paa Varer, der beføres med disse. Dette er nemlig ogsaa fremført som et Argument i Favør af Kanalen, og kan altsaa ikke helt forbigaaes, især har vi ofte hørt den Paastand fremsat, at tyske Assurance-selskaber muligvis kunne bevæges til at gøre Indrømmelser i Favør af Kanalen, for derved at skabe forøget Færsel. Denne Tanke synes os imidlertid at ligge saa fjærnt, at vi nærmest opfatte den som Hallucinationer, der stamme fra en i Forvejen ophidset Fantasi, thi vi vægre os ved at tro, at tyske Assurance-selskaber skulde indlade sig paa at gøre Propaganda for Kanalen, dertil gavner den Tyskland som Helhed altfor lidt, og at de skulde gøre det, fordi de mene, at Sejladsen virkelig er sikkrere gennem Kanalen end nord om Skagen, er ligesaa lidt tænkeligt, dertil kende de de virkelige Forhold alt for godt. At danske eller andre fremmede Assurance-selskaber ikke indlade sig paa noget saadant Experiment, anser vi for givet.

Kanalens Betydning for Hamburg, Bremen og Kiel skulle vi være de første til at indrømme, idet der selvfølgelig vil være en Besparelse i Tid for Skibe, der fra de to førstnævnte Byer skulle til Østersøen, men kun deri forekommer det os, at den kan gavne den tyske Handel, og vi skulle komme nærmere tilbage hertil i næste Af-snit i Forbindelse med Kjøbenhavns Frihavn; Fremmede ville snart indse, at den Fordel, der skulde være ved at benytte Kanalen for gennemgaaende Trafik andetsteds fra, er mere end tvivlsom og kunne de ikke paa Forhaand se dette, vil Erfaring sikkert snart belære dem derom.

## Vestkysthavnen.

Saa vidt ere Alle enige, at Vestkyst-Havnens Nødvendighed baade for et udvidet Kystfiskeri og et egentligt Havfiskeri erkendes, men hermed hører ogsaa Enigheden op, d. v. s. blandt Vestkystens Beboere, de nærliggende Byers og Oplandets interesserede. Adresser og Projekter om Havneanlæg ere snart ligesaa talrige som Fiskerlejerne langs Kysten fra Skagen til Blaavandshuk, enhver vil have Havn udfor sin Dør, enhver ved at anføre noget til Fordel

for sit Projekt og ofte en hel Del mere i Disfavor af de øvrige.

Dette er Ulykken og maa sikkert være Grunden til, at Regeringen indtil nu har indtaget en afventende Holdning, og det er vor fulde Overbevisning, at intet Havneanlæg paa Jyllands Vestkyst, der kan betegne en rationel Udvikling af vort Fiskeri, vil blive til Virkelighed, forinden der ses bort fra alle lokale Interesser og med hele Landets Tarv for Øje bringes Samstemning tilveje mellem Skibsfart, Fiskeri, Handel og Agerbrug om Beliggenhed og øvrige Betingelser for en eventuel Havn. Det maa derefter

blive Teknikernes Opgave at projekttere Havnen paa den for Anlæggets Bestaaen heldigste Maade (eller eventuelt erklære det for udførligt paa det angivne Sted) samt kalkulere Anlægs- og Vedligeholdelsesomkostninger, og endelig maa det blive Bevillingsmyndighedernes Sag at afgøre, om Landet kan og vil ofre de nødvendige Midler hertil; hverken Lokalinteresser, Teknik eller Politik bør faa Indflydelse paa Havnesagen i første Instans.

Vi have siden vort forrige Indlæg i denne Sag erfaret, at der er Mulighed for Nedsættelsen af en Kommission, og skulle derfor ikke foregribe Begivenhedernes Gang og derved mulig skade den gode Sag, vi ønske at fremme, ved at tage bestemt Position i dette vigtige Spørgsmaal, der bedst drøftes mellem Repræsentanter for de forskellige Interesser.

Men vi udtale det Haab, at man vil udtage disse Repræsentanter blandt Mænd, der tage aktiv Del i de nævnte Næringer, og som kunne antages at have en personlig uinteresseret Mening om Sagen; lad os f. Eks. nævne en Sejlskibsfører i Nordseefarten, en Kutterskipper fra Skagen eller Frederikshavn, et Medlem af Frihavnselskabets Bestyrelse (af Hensyn til de betydelige Handelsinteresser, der ere knyttede til denne Sag), og en af Agrarernes ledende Mænd. Lad disse træde sammen med Regeringens betroede Mænd, for at overveje det vigtige Spørgsmaal, om Landet kan undvære en Vestkysthavn, og lad dem enes om den gunstigste Plads for en saadan.

## Vandbygningsvæsenets Ordning.

Af Kaptajn i Flaaden C. Trolle.

Det vilde være os særdeles behageligt, om vi paa Skibsfartens og Fiskeriets Vegne kunde undertegne det af Vandbygningsvæsenet i vort sidste Nummer ved dets ærede Direktør udtalte Selvtillidsvotum og dermed afslutte Diskussionen om den nævnte Institutions Ordning.

Men det Krav, vi have gjort os til Talsmand for, ved at stille Forslag om at sikre Vandbygningsvæsenet eller Indenrigsministeriet fast, altsaa ansvarlig, maritim Assistance ved Havneprojektering, er for alvorligt til at taale Bortforklaring ved Argumenter, der ere saa lidet overbevisende som Vandbygningsdirektørens.

Vore Indlæg i denne Sag have kun haft til Hensigt at paavise de uheldige Følger af manglende maritim Sagskundskab ved vore Havnes Projektering, og det har derfor ikke været nogen vanskelig Opgave for den ærede Direktør at bevise, hvad vi i Bladets Nr. 8 have begyndt med at erkende, at de paaklagede Fejlgreb ikke bør tilskrives Vandbygningsvæsenet i sin nuværende Skikkelse. Af Hr. Direktørens Slutningsbemærkning maatte man formode, at vi havde fremsat ubeviste Sigtelser mod en Institution, hvis tekniske Dygtighed vi tvertimod have anerkendt. Medens det derfor var ret naturligt, om Direktøren havde fralagt sig Ansvaret for de af os paaviste Fejlgreb ved Havnebygninger, projekterede eller udførte, vilde det dog være meningsløst at benægte deres Eksistens. Dette er vel ej heller Mening, men ligeoverfor Hr. Direktørens Slutningsbemærkninger se vi os dog nødsagede til at rekapitulere de paaklagede og paaviste Fejlgreb.

### 1. Esbjerg.

Doktærskel utilstrækkelig Dybde, der medfører at Dokken ikke svarer til sit Øjemed.

Hertil indvender Direktøren, at Graadybsbarren, da Havnen blev anlagt, aldrig havde haft større Dybde end 12 Fod.

Ansvarlig Assistance paa det maritime Omraade vilde have henledt Opmærksomheden paa, at Forskellen mellem Højvandsklokkeslet paa Barren og i Esbjerg, der udgør c. 1½ Time, nødvendigt kræver c. 2 Fod større Vanddybde paa Doktærskelen, tilmed da der medgaar en vis Tid til at naa ud paa Barren fra Esbjerg; altsaa burde Dybden

paa Doktærskelen have været mindst 14 Fod i 1868, naar man vil bortse fra det Krav paa Fremsyn, som nok kunde forlanges af en Søkyndig med Hensyn til Barrens Uddybning under forøget Trafik.

Mangel paa Anlægsplads og vanskelige Besejlingsforhold, der have givet Anledning til Ombygning, kunne ikke forklares af en uventet forøget Trafik; en praktisk Søkyndig vilde have forudsagt, at Havnen maatte blive benyttet i Fiskeriøjemed, og den tilfredsstillende ikke de billigste Krav i den Retning. Ansvarlig maritim Assistance vilde, som antydtes af Direktøren, sikkert have fremtvunget en noget bedre Indsejling, selv paa Bekostning af Udskylningssystemet, der nok kunde have gjort god Nytte, om det end ikke var bleven gennemført i sin ideale Renhed. Forøvrigt var der andre Aarsager til vanskelig Besejling: den nordvestlige skraa Stendæmning og Pælenes uheldige Anbringelse. For derfor at kunne nævne Esbjerg som et Eksempel paa et særlig vellykket Anlæg og her finde de for en Udførselshavn nødvendige Betingelser saa meget gunstigere end ved Hobodyb, maa man muligen være i Besiddelse af større teknisk Sagskundskab, end den vi raade over.

### 2. Anholt.

Vi have her paatalt det Fejlgreb, at Havnen er projekteret paa en Plads, som ingen Kattegatskutter vilde holde paa under alvorlige Forhold, og som derfor absolut maatte forkastes.

Vi have antydtes, at en sagkyndig maritim Assistance vilde have forhindret unyttig Spild af Tid og Penge ved Undersøgelsesarbejdet udfor Dræthøj, og beklaget at de lokalkendte Folks Raad i dette Tilfælde havde misledet den projekterende Ingeniør — atter til Støtte for vor Paastand om, at ansvarlig sagkyndig Assistance er fornøden.

Naar den ærede Vandbygningsdirektør hertil anfører: »at det, naar henses til de fra Beboerne indgivne Andragender o. s. v., dog næppe er tænkeligt, at disse samme Beboere skulde have henledt den projekterende Ingeniørs Opmærksomhed paa Dræthøj«, maa vi samtidig beklage den uberettigede Tvivl, der her har givet sig Ud-



tryk og den Mangel paa fuld Kendskab til Sagens historiske Gang, som her har givet sig tilkende.

Vi ere i Besiddelse af et fyldigt Materiale vedrørende Anholt Havnesag, men finde det ikke fornødent her at citere den Skrivelse af 17de December 1886 (fra Havneudvalget til den projekterende Ingeniør) der beviser Rigtigheden af vort Anførende.

Men hermed er da samtidig fastslaaet, at Vink og Raad, for hvilke der ej kræves Ansvar, ikke altid ere saa omhyggeligt overvejede, som Sagens Vigtighed kræver; nu ere nemlig alle Anholterne enige om, at en Havn bør ligge ved Stenklipperne. Vandbygningsdirektørens fyldige Indlæg i denne Sag har dog ikke overbevist os om Umuligheden af et varigt Havneanlæg paa dette Punkt. Sandfygning vil ikke kunne faa Indflydelse paa en Øhavn i selve Stenklippedyb i c. 800 Alens Afstand fra Land, og Materialvandringen paa 16—18 Fods Dybde vil være uden Betydning for Havnens Bestaaen, navnlig hvis Udslyningsprincippet her bringes i Anvendelse. Naar Tidspunktet dertil findes belejligt, skulle vi forøvrigt fremsætte vore Anskuelser om de nautiske Fordringer til en Fiskeri- og Tilflugtshavn ved Anholt.

Vi have forhaabentlig herved tydeligt og klart fastslaaet, at der er begaaet nautiske Fejlgreb ved Bygning og Projektering af Havne her i Landet, og ligeledes godtgjort, at Ansvaret herfor maa søges hos Vandbygningsvæsenets ansvarsløse Raadgivere.

Og naar Staten, som anført i Direktørens Fremstilling af Hundested Havnesag, yder Bidrag til Havnebygning, der af Vandbygningsdirektøren er fraraadet som resultatløs,

betegner dette formentlig ogsaa, at man fra anden Side anser Vandbygningsvæsenets Ordning for mangelfuld, idet kun de tekniske Interesser ere repræsenterede.

Det synes os da heller ikke gennem Direktørens Udtalelser godtgjort, at Vandbygningsvæsenets nuværende Ordning yder Sikkerhed for, at der ved Projektering af Havneanlæg vil blive taget de fornødne nautiske Hensyn, og vi have med nogen Forundring set den ærede Direktør tage saa bestemt Afstand fra vort velmente Forslag om at sikre Vandbygningsvæsenet maritim Assistance, hvilken ikke med Rette kan forudsættes at være uimodtagelig for tekniske Fornuftgrunde

Vi tro at have gjort os til Talsmand for en blandt vore Skibsførere stærkt udbredt Anskuelse, naar vi have anket over, at de nautiske Hensyn ikke træde tilstrækkeligt i Forgrunden ved Projekteringen af vore Havneanlæg, og vi fastholde, at man fra de Søfarendes Side maa kræve, at der sikres dem Indflydelse paa Havnenes Anlæg.

Vi notere med Tilfredshed, at »Nordsjælland« i Nr. 271 og 272 har refereret vore Indlæg i denne Sag med Anerkendelse og samtidig omtalt nautiske Fejlgreb ved Helsingørs Havn.

Den førte Diskussion er imidlertid allerede noget mere, end maaske ønskeligt var, gledet ind paa forskellige Havnespørgsmaals Udviklingshistorie, hvilket ikke har aktuel Interesse, hvorfor vi nøjes med det alt anførte.

Vi haabe dog, at denne Diskussion maa have bidraget til Erkendelsen af, at for at et Havneanlæg skal kunne tilfredsstille alle berettigede Fordringer, er en fast etableret Samvirken mellem tekniske og nautiske Kræfter fornøden.

## Tilflugtshavn paa Bornholms Østkyst.

Vi have modtaget følgende:

Siden Aaret 1880 er der Tid efter anden arbejdet paa at faa en mindre Tilflugtshavn anlagt her paa Østkysten af Bornholm, men til Dato er det kun blevet ved Tanken og Haabet. Savnet heraf bliver imidlertid Aar for Aar føleligere, men sidste Vinters Isforhold aabnede Øjnene paa mange af den danske Skibsførerstand, for at Trangen er stor til en saadan Havn paa denne Side af Øen. Derfor vil nu atter Kravet blive rejst af Sømanden selv, eller maaske rettere af dem, som repræsenterer Sømandstanden, hvorfor jeg skal tillade mig at bede den ærede Redaktion om Plads i Standens eget Blad, for at henlede den offentlige Menings Opmærksomhed paa de beklagelige Havneforhold her paa denne Side af Øen.

Som enhver bekendt er her en stor Skibsfart paa Østersøen og en Mængde Skibe passere Nat og Dag Bornholm, enten syd om forbi Dueodde eller nord om forbi Hammeren. Derfor kan det næppe forundre nogen, at Repræsentanter for den danske Sømandsstand nu med Iver og Alvor vil arbejde paa at faa en nogenlunde god Havn anlagt her paa en saa befærdet Kyststrækning. I Forbindelse hermed maa det erindres, at de 70 pCt. af alle Storme komme fra vest og kun de 30 pCt. fra øst. Havde det omvendte Forhold været til Stede, saa kunde den Mening maaske gjort sig gældende, at Ystad og Rønne Havne ligge ikke saa langt fra Sejlrueten, saa Skibene kunde jo søge ind til en af disse Havne eller ogsaa løbe den korte Vej tilbage op bagved Falsterbo, men det bliver noget helt andet, naar Talen er om at faa en Havn at søge ind i under indtrædende vestlige Storme, thi da kan

ingen Sejlskibe og kun meget faa større Dampskibe med kraftige Maskiner arbejde sig op til Luvard paa Bornholm, for at søge ind i en af de nævnte Steders Havne. Er der nu Brud paa Maskinen eller andet Havari, saa er i de fleste Tilfælde et saadant Skib nødt til at drive hen, hvor Vind og Vejr vil føre det, dersom det ikke kan faa Assistance af en Damp, men hvor vanskeligt dette vil være under stormende Vejrforhold, behøves næppe at paa-vises.

Under Isforhold stiler Forholdet sig ingenlunde gunstigere; thi Erfaringen alene fra afvigte Vinter godtgør tilfulde, at baade Ystad og Rønne Havne lægge til, førend nogle af vore smaa Havne her paa Østkysten af Bornholm. Iøvrigt er det en neksom bekendt Sag, at naar vi her under Bornholm faa Is, saa kommer den i de 9 af 10 Tilfælde drivende fra Vest og støder an mod Vestkysten af Landet og skruer sig fast inde paa grunde Vand. Isen kan derfor ikke stænges ude paa Vestkysten, men skal nok finde Indløbene til Havnene og skrue sig saaledes sammen ogsaa derinde, at al Skibsfart standses. Det hænder derfor, at Skibe, som ere komme ind i en Vestkysthavn, kan faa Lov til at vente baade Dage og Uger, inden de kan slippe ud igen.

Det er derfor intet Under, at Kravet om en Havn her paa Østkysten af Bornholm gør sig stærkere gældende nu end nogensinde; thi det maa ogsaa tages i Betragtning, at her paa denne Side af Øen findes ingen Havn af større Dybde end 12 Fod med daglig Vandstand, og med Storm af Vest falder denne som oftest 1 Fod, om ikke mere, saa det er indlysende, at disse Havne ikke kunne yde

Søfarten paa Østersøen nogen synderlig Støtte, fordi Skibe, som ligger 11 Fod og derover, ikke tør søge den uden med den Risiko, at de ikke kan komme ud af den, uden at hugge i Bund og lide Havari.

Det eneste Sted, hvor der er gjort en Begyndelse til bedre Havneforhold er herved Nexø; thi den Kommission, som af Indenrigsministeriet blev nedsat den 10de Juli 1882 anbefalede i sin Betænkning angaaende Tilflugts-havnespørgsmaalet her i Landet at lade Nexø faa 150,000 Kr. til Laans af Statskassen til forbedrede Indsejlingsforhold hersteds. Paa nærmere Andragende blev dette Beløb bevilget af de høje Bevillingsmyndigheder her i Landet og derefter Moler udlagte indtil en Vanddybde af 16 à 17 Fod til Beskyttelse for Indsejlingen til Nexø Havn. Den er imidlertid ikke ved disse Molers Udlæggelse bleven lettere at søge; thi den ældre Beskyttelsesmole ligger omtrent midt i Indsejlingsløbet. Enhver, som be-sejler Havnen eller har Kendskab til Søværnen og Havneforhold, maa absolut finde det uforvarligt, at denne ældre Mole ikke fjernes snarest mulig, thi havnesøgende Fartøjer kan jo løbe sig i Sænk her, ved at tørne imod den med Bougen. At den ligger der, skal afdøde Vandbygningsdirektør Kolderup Rosenvinge have Æren for og ikke den nuværende Vandbygningsdirektør; jeg har i sin Tid talt personlig med begge de to Herrer om det uheldige i at lade den her omtalte Mole blive liggende omtrent midt i Indsejlingsløbet. Dernæst maa ikke forties, at ind efter i Indsejlingsløbet kun er, som i de andre Østkysthavne, ca. 12 Fod Vand, saa det kun er mindre Skibe, der kan søge Læ her.

Skulde Nexø Havn kunne yde Skibsfarten paa Østersøen nogen egentlig Nytte under indtrædende vestlige Stormvinde, saa maatte den for omtalte ældre Beskyttelsesmole flyttes ud i Retning med den sidst udlagte, og derefter maatte Indsejlingsløbet i hele sin Længde og Bredde uddybes til 18 à 20 Fod Vand. Endvidere maatte der bygges til især den ydre Beskyttelsesmole, indtil den kom ud til en Vanddybde af 20 Fod. Den lange Indsejlingsrende vilde da danne en ret god For- eller Yderhavn; thi den lange Rende, som Skibene fik at løbe ind paa, vilde være tilstrækkelig til at faa dem stoppede i Tide. Naar disse Arbejder bleve udførte, saa kunde Fartøjer under en ikke altfor haard Storm fra øst søge Havnen; dog maa det stærkt punkteres, at Havnen kun skulde anlægges for at yde Fartøjer Læ for vestlige Storme.

Her hvor man har denne ypperlige Sandsten liggende paa Bunden i selve Indløbet, og Havnen til at bygge Moler af, vilde en saadan Forbedring kunne gøres for nogle faa

Hundrede Tusinde Kroner. At Nexø Kommune tør paatage sig at garantere for mere end den alt har gjort til Havnens Forbedring, er hævet over enhver Tvivl, men det vigtigste turde være, at Havnen overtoges af Staten og udførte de paapegede Arbejder for sin Regning; thi den maa have Forpligtelser til at arbejde for, at der bliver forbedrede Havneforhold paa en saa befærdet Kyst, som her er Tale om, og som ligger midt i Sejlruten til og fra Østersøen.

Det maa vel erindres, at for det første har Danmark selv en stor Flaade af Sejl- og Dampskibe, som befare Østersøhavnene, og for det andet har vi Forpligtelser at indfri overfor de fleste søfarende Nationer, som have bygget Havne paa de udsatte Steder for at beskytte Sømanden. Jeg skal i saa Henseende blot henvise til Havnene paa de engelske og franske Kyster, f. Eks. Havre og Boulogne. Dertil kommer, at ved Øresundstoldtraktaten af 14de Marts 1857 skulde Danmark have udbetalt af de søfarende Nationer ca. 70 Millioner Kroner, hvoraf dog kun indflød i Statskassen ca. 66 Millioner, for at vi til Gengæld for dette Beløb paatog os at bevare og vedligeholde Indløbene til vore Rede, Havne og Floder samt Fyr- Lods- og Vagervæsenet uden til Gengæld at opkræve Tøndepenge, Løstpenge eller lignende.

Renten af den i Statskassen indflydte Kapital til 4 pCt. beløber sig alene til over 2½ Millioner Kroner aarlig. Lad os blot anvende et saadant Beløb om Aaret i nogle Aar til Tilflugtshavne paa de farligste Kyster i Landet, saa kunne vi sige, at vi har gjort noget for at beskytte Menneskeliv og Gods, og tillige ville vi drage en Mængde Penge fra fremmede Nationer ind i Landet, hvilket vi nok kunde trænge til. Efter det oplyste skulde man mene, at Staten har Forpligtelse til at yde sin Medvirkning til at der bliver en nogenlunde god Havn her paa Bornholms Østkyst.

Nu er der maaske dem, som vil indvende, at Landet har ikke Raad til at bygge Havne efter at det har anvendt saa meget til sit Forsvarsvæsen, men det maa bero paa et fejlt Syn; thi naar Talen er om Jærnbaner, saa synes det ikke som der var noget i Vejen med Mønten, selv om der ved Laan skulde skaffes 50 Millioner Kr. til Veje. Man klatter nemlig ikke med det, naar det gælder Fremskridt og Behageligheder paa Landjorden, hvorfor saa ikke ogsaa gøre noget for Sømanden ved at lette ham Arbejdet paa hans farefulde Rejser paa Havet Efteraar og Vinterdage.

Nexø i December 1893.

Stub.

## Sø- og Handelsrettsdomme.

Dom i S. S.  $\frac{9}{11}$  ang. Erstatning for Kreaturer, der døde under Transporten, (afsagt 6. Sept. 1893.)

Af et Parti i Kjøbenhavn indladede Kreaturer befandtes ved Ankomsten til Kiel to døde. Ifølge Attest fra den i Kiel offentlig ansatte Kredsdyrlæge hidrørte Døden fra »langsom Kvælning ved Anbringelse paa et Sted, hvor Ventilationen havde været utilstrækkelig og derfor Luftvexlingen mangelfuld.«

Ved Afregningen fradrog derfor Befragteren en efter Koernes Værdi bestemt Erstatningssum i Fragt, hvorefter Rederiet anlagde Sag til dette Beløbs Betaling.

Da Skibet var fragtet i Hast pr. Telegram og derfor intet Konnossement var udstedt, maatte Ansvaret ganske bestemmes efter de almindelige Regler, som nu have faaet deres Udtryk i Sølovens §§ 142 og 148. Og da der nu, siger Dommen, ved Attesten fra Dyrlægen maatte siges at være tilvejebragt behørigt Skøn over, hvad der nærmest maatte anses at være Aarsag til de to Køers Død (jfr. Sol. § 148) og da der overfor det saaledes

fremkomne ikke af Sagsøgeren (jfr. Sol. § 142) var oplyst eller gjort Skridt til at oplyse, at de to Køers Død dog skyldtes enten Sygdom eller anden uafværgelig ulykkelig Hændelse, maatte Befragteren anses for at have været i sin Ret, da han fradrog Erstatningssummen i Fragten, hvorfor han under nærværende Sag frifandtes.

Dom i S. S.  $\frac{7}{9}$  (afsagt 13. Sept. 1893) belærer om, at man, for at forebygge Misforstaaelse, saavidt muligt altid bør bekræfte vigtige Telefon-Erklæringer ved efterfølgende Skrivelse.

Den 12. Maj 1891 blev et Skib bortfragtet ved et af Skibsmæglere oprettet Certeparti. Det bestemtes heri, at Skibet skulde gaa til Sundsvall Distrikt for der at indtage en Ladning Planker og Brædder, men da Befragteren ikke ved Underskriften havde kunnet opgive Aflader eller Ladeplads, blev foreløbig disse Punkter staaende in blanco. Nogle Dage senere telefonerede Befragterens Prokurist til Mæglerne om disse Punkter, men medens Prokuristen paastod at have opgivet »Sørvik« som Ladeplads, saaledes som han skulde, paastod Skibsmæglerne, at den telefoniske Meddelelse opgav »Fagervik« som Ladeplads, hvorfor dette

Ord indfortes saavel i det originale Certeparti som i den for Kaptajnen bestemte Kopi.

Navnlig som Følge af denne Fejltagelse opstod der Vanskeligheder ved Indladningen, hvilke endte med, at Kaptajnen erklærede Certepartiet for misligholdt og søgte Befragteren til Erstatning, hvad da ogsaa ved Sø- og Handelsretsdom 15. Juni 1892 tilkendtes ham med 958 Kr. 81 Øre plus Renter og 150 Kr. i Sagsomkostninger.

Under nærværende Sag søgte nu Befragteren det saaledes af ham lidte Tab dækket hos Skibsmæglerne under Paaberaabelse af, at Skylden laa hos dem.

Da imidlertid Sagsøgeren hverken havde godtgjort eller endog blot sandsynliggjort, at det virkelig skyldtes en Fejltagelse fra Skibsmæglernes Side, at Fagervik blev indført som Ladeplads i det originale Certeparti og i den Kap-

tajnen leverede bekræftede Genpart, og da det derhos i hvert Fald maatte falde Sagsøgeren til Last, at hans Prokurist, naar han vilde benytte Telefon til en Meddelelse af denne Art, ikke sørgede for, ved en skriftlig Stadfæstelse, saavidt muligt at forebygge, at der indtraadte en saadan Misforstaaelse af Meddelelsen som den, han har gjort gældende skal have fundet Sted — frifandtes Mæglerne.

Ved Dom i S. S. <sup>677</sup>/<sub>92</sub>, afsagt den 11. Okt. 1893, dømtes en Matros, der, efter at være udmønstret d. 12. Marts 1892 og have faaet 18 Kr. i Forskud paa Hyre, inden Skibets Afsejling forlod dette uden at vende tilbage, i Henhold til Lov 23. Febr. 1866 § 15, smh. m. Strfl. § 251 jfr. nu Søl. § 299, til 3×5 Dages Vand og Brød samt Betaling af Sagens Omkostninger.

## Fra Sø og Land.

Ny Dampskibslinie paa Amerika. Ifølge en til Frihavns-Aktieselskabet indløben Efterretning, agter »Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Actien-Gesellschaft« at aabne en Rute imellem New-Orleans og Kjøbenhavn, saaledes at der hver 30te i Maaneden afaar Skib fra New-Orleans direkte til Kjøbenhavn og tilbage via Hamburg. Det første Skib vil afgaa fra New-Orleans ultimo Marts n. A og være her omkring den 18de April.

Dampskibet »Omø Sund«, bygget for Regning »Dampskibsselskabet for Skjelskør og Omegn«, løb Dags Eftermiddag Kl. 2 af Stabelen fra Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri.

Skibet, der er bygget helt af Staal til Bureau Veritas højeste Klasse, »special survey« er 135' langt i Hoveddækket, 21'—10½" bredt og 8'—6" dybt i Rummet og bliver forsynet med Kompoundmaskine med Overflade-Kondensation af 200 indicerede Hestes Kraft.

Paa den ledige Bedding lægges Kølen til en Fragt-damper til Bremen.

Det kongelige danske Konsulat i Libau meddeler os velvilligst, at det d. 15de ds. har tilskrevet det danske Gesandtskab i St. Petersborg i Anledning af de gentagne Besværinger, som danske Skibsførere fremføre imod Ensartetheden af de tvende Fyr.

Steinort 56° 50' N. B., 21° 3' 5 Ø. L. 20/4 Mil nord for Libau.

Papensee 56° 9' 5 N. B., 21° 17 Ø. L. 21/4 Mil syd for Libau,

hvorved disse Fyr hyppigt forvexles, hvilket ofte, især for Sejlskibes Vedkommende, forsinker Ankomsten til Libau og ved Lejligheder kan være forbunden med farlige Følger, da saadanne Forvexlinger sædvanlig ere en Følge af usigtbart Vejr og uberegnelige Strømsætninger. Den stadig stigende Trafik paa Libau har ogsaa forøget Henvendelserne til Konsulatet i denne Anledning, hvorfor Konsulen anbefaler en Reform i den ønskede Retning, især da det drejer sig om en Forandring, som kan udføres med ringe Bekostning, men kan være af stor Betydning.

Under 4de ds. meddeler det danske Konsulat i Libau os, at det nye Fyrskib paa Libau Red i Dag har indtaget det gamle Plads og om Natten for første Gang vilde vise det elektriske Fyr.

Postdampskibsfarten paa Færøerne og Island. Dampskibet Vaagen er i denne Uge afsejlet til Thorshavn,

Vapnaufjord, Eskefjord og Seydisfjord og medtog Post til Færøerne og den østlige Del af Island.

Postdampskibet Laura, som ankom hertil 14de ds. sidste Gang iaar fra Island og Færøerne, afsejler herfra Tirsdag den 16de Januar via Granton til Thorshavn, Klaksvig og Reykjavik.

Dampskibsforbindelsen mellem Hamburg og Vestindien, der jo har en Del Interesse for os Danske, er i indeværende Efteraar bleven udvidet til at omfatte Havnene Kingston, Jamaica, Santiago de Cuba og Cienfuego. Navnlig paa Cuba og Jamaica ventes Trafiken at blive betydelig. Nævnte Havne ville blive anløbne 1 Gang maanedlig.

Skibsefterretninger. Skonnert Johanne af Marstal, Kapt. R. Albertsen, afgik 27de November fra St. Vaast til Sofi.

Skonnert Hermod af Marstal, Kapt. J. Hansen, afgik 5te November fra Rafsø til Charlestown.

Skonnert Webersminde af Marstal, Kapt. C. Madsen, afgik 9de December fra Swinemünde til Nantes.

Frederikshavn, den <sup>9</sup>/<sub>12</sub> 93. Skonnert »Haabet« af Svendborg er i Begyndelsen af sidste Uge fundet sunket i Farvandet SSV. for Hirtsholmen paa c. 12½ Favne Vand; efter senere indløbet Efterretning skal den have været lastet med Kliid og er i Kattegat bleven oversejlet af en svensk Skonnert, hvilket havde til Følge at den sank. Besætningen blev optaget af et tysk Sejlfartøj, der atter satte den ombord i Dampskibet »Dan«, som landsatte den i Kjøbenhavn. Bjærgningsdampskibet »Frederikshavn« udgik i Gaar for at uskadeliggøre Vraget for Sejladsen, men kunde kun udrette lidet paa Grund af det urolige Vejr; der blev udsat en Vragtønde med Flag som Advarsel.

— nn.

**Klager over Bladets Forsendelse bedes hurtigst muligt indsendt til Holsteinsgade 9, Kjøbenhavn. Ø.**

**Vore ærede Postabonnenter erindres om, at Fornyelsen af Abonnement for Januar Kvarial 1894, for at undgaa Standsning i Forsendelsen, maa foregaa senest d. 27de December.**

## Fragtberetninger.

D'Hrr. N. Johansen & Dahl, Liverpool, meddeler os under 18. December.

Et Par smaa Jernskibe ere sluttede herfra til Buenos

Ayres med Kul d. 12/-, hvilket kan gjentages for passende Tonnage. Til Rosario er der en Ordre, hvorfor Kjøbmanden mener at kunne erholde Sejlskib d. 10/-.

Retour fra Parana Floden noteres 24/- for Sejlskibe; Dampere opnaa lidt mere. Fra Buenos-Ayres noteres 17/6.

Fragterne fra Vestkysten Syd-Amerika ere fastere, 25/- à 26/3 opnaaeligt.

San Francisco flovere, og den seneste Fragtberetning er 25/- minus 1/3, Australien uforandret til 26 3 à 28 9.

Hjemfrakterne fra Vestindien ere gennemgaaende uforandrede, men have en opadgaaende Tendens. Der noteres for Logwood 8/ eller Rødder fra Jamaica til United Kingdom 28/- Kontinentet 29/- . Logwood 8/ eller Mahogany fra Laguna 31/3 à 41/3, Belize 27/6 à 37/6; Monte Christi 8/ eller Manzanillo Bay 37/6.

Pitch Pine til United Kingdom eller Continentet fra Apatachoka 95/ à 97/6, fra Pensacola, Ship Island eller Mohito 85/ og 92/6 efter Størrelsen, Brunswick 85/ pr. Std. Lumber fra disse Pladser til Monto Video Doll. 11.00. Buenos-Ayres Doll. 11.00, Rosario Doll. 12 1/2. Rio Janeiro Doll. 14.00 pr. Mithe.

For Kul noteres fra Cardiff til Cape Town 12/-, Algoa Bay 13/-, Saigon 11/-, Java 11/6, Singapore 11/-, Reunion 12/6, Rio Janeiro 14/6, Monte Video 10/9 og 11/-, Campana, San Nicolas, Rosario 12/- Santos 21/-, Demerara 9/-, Maccio

13/-, Pernambuco 11/6, Bahia 12/6, Aracaju 20/-, Trinidad 9/6, Puerto Cabello 11/-.

D'Hr. **Holm & Wonsild**, Kjøbenhavn og Lübeck, meddele os den 20. ds.:

Dampere:

Fragtmarkedet er nu mere end før rolig og uden videre Omsætning, nogle enkelte Baade ere fragtede fra Danzig til Danmark à 47 1/2-50 Pf. pr. Centner Klid, samt for Korn fra danske Havne til Åhus, Karlskrona, Kalmar, Westervik og Stockholm 5 à 6 1/2 Kr. pr. 1000 Kilos. En enkelt Baad paa 15 2000 Quar Byg opnaaede fra Danmark til Humberen 1/6 d. pr. 448 lbs. For Kul fra England til Danmark betales 6 6 à 7 sh. pr. Ton.

Sejlere:

Sejlskibsfarten paa Østersøen er nu omtrent ophørt og de enkelte Skibe, som fragtes, erholde meget forskellige Fragter, navnlig fra Danzig er der fragtet en Del Skibe med Klid til danske Havne à 65/70 Pf. pr. Centner; nogle enkelte Skibe ere fragtede for Havre fra Vestverrig til Storbritanniens Østkyst à 1/6-1 9 d. pr. 336 lbs. Londonbasis; for Oliekager fra

## Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich's Meridian. Fyrenes Lysvidde er for de danske Fyrs Vedkommende anført for en Øjehøjde af 10 Fod. Dybderne angives i Favne og Fod. Retningerne ere retvisende.

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

**Skagerrak. Hanstholm N.** Den 17de Decbr. 1893 observeredes fra *Hanstholm* Vraget af et større Skib med Bunden opad, c. 1 Kml. N. for Fyret, drivende Ø. efter.

Vraget vil blive eftersøgt.

**Kattegat. Hirsholmene NNØ.** En Skonnert er sunken i 10 Fv. Vand c. 5 Kml. NNØ. fra *Hirsholmene*. Stængerne ere over Vandet.

Vraget vil snarest mulig blive uskadeliggjort for Skibsfarten.

**Tangen Ø.** En rødmalet Lys- og Klokketønde, mærket *Tangen* med hvidt, er i 6 Fv. Vand udlagt Ø. for *Tangen*.

Den viser hvidt Et-Blink hver 1/4 Minut, Blink 5 s., Mørke 10 s. Flammens Højde: 12 Fod. Lysevnen: 7 Kml. Beliggenhed: 56° 39' 7 N. Br. 10° 56' 4 Ø. Lgd.

**Sundet. Nordre-Flint. Flintrenden.** Den 19de Decbr. 1893 er Klokketønden ved *Nordre-Flint* inddragen.

**Tidsignal i Odense.** I *Odense* er der oprettet lignende telegrafisk Tidsignal som i forskellige andre Havnsteder.

**Store-Bælt. Albuen. Laalands V.-Kyst.** De to røde, faste Fyr paa N.-Pynten af *Albuen* tændes den 20de Decbr. 1893 og brænde fremtidig Aaret rundt.

**Østersøen. Hyllekrog S. Laalands S.-Kyst.** Vraget af Galeasen, som er sunken ud for *Hyllekrog-Minde*, ligger i 5 Fv. Vand paa 54° 35' 4 N. Br. 11° 27' 2 Ø. Lgd.

Masterne ere udtagne. Der er 20 Fod Vand over Vraget. Fyrskibet »*Gjelder-Havn*« er igjen udlagt paa Station.

**Begestrom. Sjællands Ø.-Kyst.** Den 18de Decbr. 1893 er Klokketønden ud for *Begestrom* ombyttet med Vintermærket, en rød Spidstønde med kort, rød Stage og Kost.

### Østersøen, Sundet og Lille Belt.

**Sverig. Garpen. Kalmarsund.** Den 24de Decbr. 1893 tændes Fyret paa *Garpen*. Det viser hvidt Hurtigblink fra N. 30° Ø. gennem Ø. til S. 75° Ø., rødt Hurtigblink fra S. 75° Ø. til S. 54° Ø. over *Utgrunden* og hvidt Hurtigblink fra S. 54° Ø. gennem S. til S. 5° V.

Flammens Højde: 83 Fod. Lysvidden: 15 Kml. Linseapparat af 4de Orden. Fyret vises fra et gult, 86 Fod højt Taarn, firkantet fornedet, ottekantet foroven.

**Vestervik. Småland.** Indløbet til *Vestervik* gennem *Blockholmssundet* mellem *Lucerna* og *Stora Ringholmen* er nu uddybet og aabnet for Sejladsen.

Det ydre Indløb til *Lilla Blockholmssundet* er afmærket med en Stage med Kost.

Afmærkningen mellem *Stora-* og *Lilla-Ringholmen* er inddragen.

**Tyskland. Schwartzort. Kurische-Haff.** Ved *Schwartzort* staar den ene Fyrbaake paa Dæmningen og er 54 Fod høj. Flammens Højde: 26 Fod. 55° 32' 31" N. Br. 21° 7' 46" Ø. Lgd.

Den anden Fyrbaake staar c. 570 Alen S. for den forrige og er 67 Fod høj. 55° 32' 22" N. Br. 21° 7' 32" Ø. Lgd.

Den tredie staar 270 Alen N. for den første og er 66 Fod

høj. Flammens Højde: 32 Fod. 55° 32' 36" N. Br. 21° 7' 47" Ø. Lgd.

**Arkona. Rügen.** Den bageste Baake paa *Jaromars Burg* ved *Arkona* er tildels ødelagt; den skal opføres igjen.

### Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Vrag i Nordseen.** Den 5te Decbr. 53° 43' N. Br. 4° 19' Ø. Lgd. Vrag med Bunden opad.

Den 5te Decbr. 53° 59' N. Br. 5° 56' Ø. Lgd. Skib paa c. 450 Tons. Fokkemasten staaende.

Den 5te Decbr. 54° 39' N. Br. 3° 13' Ø. Lgd. Vrag med Bunden opad.

Den 7de Decbr. 1,5 Kml. N. 86° Ø. fra Fyrskibet »*Terschellingerbank*«. Vrag med Bunden opad.

**Holland. Ranselgat Ems.** I det S.-lige Udløb af *Ranselgat* er der nu kun 12 1/2 Fod Vand midt i Farvandet, fra Baakefyret paa *Ransel SV-Pynt* i S. 45° V.

**Stortemelk og Schuitengat. Zeegat van Terschelling.** I *Zeegat van Terschelling* ere følgende Tønder flyttede:

**Stortemelk.** Stumptønde Nr. 4 med Kryds ligger nu i 38 Fod Vand. 53° 19' 20" N. Br. 5° 4' 53" Ø. Lgd.

Stumptønde Nr. 5 ligger nu i 7 Fv. Vand. 53° 19' 17" N. Br. 5° 5' 38" Ø. Lgd.

**Schuitengat.** Sort Kugletønde Nr. 1 med Diamant ligger nu i 28 Fod Vand. 53° 19' 53" N. Br. 5° 8' 30" Ø. Lgd.

**Vrag ud for Stortemelk. Zeegat van Terschelling.** Et Vrag med Bunden opad og som kun forandrer sin Plads lidt, ligger ud for *Stortemelk* i 9 Fv. Vand, fra *Vlieland Fyr* i N. 45° V. Vraget er drevet iland paa *Terschelling*.

**Zuiderzee.** Vraget, som laa sunket Ø. for *Muidersand*, er uskadeliggjort. Afmærkningen er inddragen.

**IJmuiden NV.** Vraget af »*Hellas*«, som ligger sunket ved *IJmuiden*, ligger fra *IJmuiden Fyr* i N. 46° V. og fra *Egmond Fyr* i S. 69° V. 52° 34' 20" N. Br. 4° 23' 35" Ø. Lgd. Ved Vraget er udlagt en sort Stumptønde

Naar Vejret tillader det, ligger om Natten et Fiskefartøj V. for Vraget og viser en hvid Lanterne, samt afbrænder Blaalyt. Man skal gaa godt fri af dette Fartøj.

**Hollandsh Diép.** Vraget, som i *Hollandsh Diép* laa sunket paa 51° 41' 44" N. Br. 4° 34' 49" Ø. Lgd., er uskadeliggjort. Afmærkningen er inddragen.

**Magere Merrie. Zuidergat. Wester-Schelde.** I det grønt, rødt og hvidt, faste Fyr, *Magere Merrie*, er indsat en rød Sektor, som lyser over Bredden ved *Walsoorden* til c. 125 Alen N. for Spidstønde Nr. 19.

**Schelde.** I *Schelde* ere følgende Forandringer i Afmærkningen foretagne:

**Pas van Terneusen.** Rød Kugletønde med Ballon er flyttet og ligger nu i 32 Fod Vand. 51° 24' 6" N. Br. 3° 43' 47" Ø. Lgd.

Spidstønde Nr. 5 er flyttet og ligger nu i 40 Fod Vand. 51° 23' 20" N. Br. 3° 44' 12" Ø. Lgd.

Spidstønde Nr. 5 a er flyttet og ligger nu i 41 Fod Vand. 51° 22' 58" N. Br. 3° 44' 26" Ø. Lgd.

Spidstønde Nr. 6 a med Kegel er flyttet og ligger nu i 42 Fod Vand. 51° 22' 14" N. Br. 3° 44' 56" Ø. Lgd.

Stumptønde Nr. 8 er inddragen.

**Overloop van Margriet.** Stumptønde M 1 med Kors er flyttet og ligger nu i 28 Fod Vand. 51° 20' 55" N. Br. 3° 50' 56" Ø. Lgd.

Nordfrankrig til Danmark er senest betalt 10/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> francs pr. Ton; for Klid fra Englands Østkyst til Danmark 10 à 11 shilling pr. Ton; — for Kul fra Firth of Forth til Danmark £ 8 - 10 0 — à £ 9 -- pr. Kul.

D'hrr. **Funch, Edye & Co., New-York**, meddele under den 8. December:

En yderligere Aftagen i Befragtningen af Dampere, for Korn saavel som for Bomuld, beviser klart den tilstedeværende Slappelse i vor væsentligste Exportforretning.

Begæret efter vore Brødstoffer er bleven betydelig formindsket og er i Øjeblikket næsten udelukkende indskrænket til Afskibning i smaa Partier. Raterne have ligeledes været trykkede og vise i alle Retninger en nedadgaaende Tendens.

Da der kun har været nogle faa nye Ladninger i vort Marked fra Bomuldshavnene, have Rederierne været nødsaget til at indgaa paa en Nedgang i Raterne og alt synes at tyde paa lavere Fragter den resterende Del af Sæsonen, med Undtagelse af lidt større Livlighed i Frugt Befragtningerne fra Vestindien frembyder i Stykgods-Forretningen ikke noget, som særlig kan tiltrække sig Rederiernes Opmærksomhed.

Befragtningen af Sejlskibe vedbliver, omendskønt disse kun ere ringe i Tal, at holde sig livløse. Efterspørgslen er meget begrænset, og i de fleste Tilfælde er det kun muligt

at komme til Forretning ved en Reduktion i Fragterne, omendskønt disse allerede ere saa lave, at en yderligere Nedgang skulde synes ganske umulig.

Der er betalt følgende Rater:

Virginia til Hamburg Korn 3/  
Wilmington til Liverpool eller Bremen Bomuld 30/  
West Point til Liverpool Bomuld 30/  
New-York til Alexandria Petroleum 11<sup>1</sup>/<sub>2</sub> cents  
New-York til Dublin Petroleum 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> d.  
Philadelphia til Marseille Petroleum 2/. Lissabon 2/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub>  
d. Oporto 2/9.

#### Diverse Befragtninger.

New-Orleans til Bordeaux Staver 14/  
Philadelphia til Pampico Kul Doll. 2.  
Fernandina til Storbritanien Phosphate 19/. Rotterdam 18/  
Manilla til New-York eller Boston Hamp Doll. 4.50.  
New-York til Genua Tobak 21/9 d.  
New-York til Buenos Ayres Stykgods 9 cents, Trælast Doll. 7,25.  
Mobile til Montevideo Trælast Doll. 11, Buenos Ayres 11.50  
Portland til Buenos Ayres Trælast Doll. 7.  
Pensacola til Buenos Ayres Trælast Doll. 11.50.  
Mobile til Storbritanien skaaret Tømmer 85.

#### Eoeringen.

Stumpstønde E 4 er flyttet og ligger nu i 32 Fod Vand.  
51° 21' 29" N. Br. 3° 52' 31" Ø. Lgd.  
Stumpstønde E 4 b er flyttet og ligger nu i 40 Fod Vand.  
51° 21' 44" N. Br. 3° 52' 57" Ø. Lgd.  
Stumpstønde E 4 c er flyttet og ligger nu i 34 Fod Vand.  
51° 22' 3" N. Br. 3° 53' 16" Ø. Lgd.  
Spidstønde E 4 a er inddragen.  
Stumpstønde E 4 d har nu afkortet Kegle som Topbetegnelse.  
Stumpstønde E 3 har nu ingen Topbetegnelse.

#### Zuidergat.

Spidstønde Nr. 15 a er flyttet og ligger nu i 26 Fod Vand.  
51° 25' 2" N. Br. 4° 0' 44" Ø. Lgd.  
En Stumpstønde Nr. 16 a er udlagt i 40 Fod Vand. 51° 25' 4" N. Br. 4° 1' 9" Ø. Lgd.  
Stumpstønde Nr. 17 er flyttet og ligger nu i 36 Fod Vand.  
51° 24' 30" N. Br. 4° 1' 41" Ø. Lgd.  
Stumpstønde Nr. 20 er flyttet og ligger nu i 22 Fod Vand.  
51° 23' 14" N. Br. 4° 3' 4" Ø. Lgd.  
Stumpstønde Nr. 21 er flyttet og ligger nu i 25 Fod Vand.  
51° 22' 56" N. Br. 4° 3' 32" Ø. Lgd.  
Stumpstønde Nr. 26 a med afkortet Kegle er flyttet og ligger nu i 22 Fod Vand. 51° 23' 0" N. Br. 4° 9' 12" Ø. Lgd.

#### Nauw van Bat.

En Spidstønde Nr. 26 a er udlagt i 24 Fod Vand. 51° 23' 46" N. Br. 4° 11' 54" Ø. Lgd.  
**Thornton bank.** Lystønden paa *Thornton bank* er igjen udlagt.  
**England. Flamborough head N.** Et Vrag ligger sunket 4 Kml. N. 7° V. fra *Flamborough head*. En Mast er 8 Fod over Vandet. 54° 11' N. Br. 0° 5' V. Lgd.

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

**Irlands V.-Kyst. Black rock. Sligo harbour.** I *Black rock* Fyrtaarn er det røde Fyr, som lyste over *Seal* og *Wheat rocks*, og som vistes fra et Vindue i Fyrtaarnet, slukket.

Samtidig er der i Fyret indsat en rød Sektor, som lyser fra N. 68° V. til N 37° V., over *Seal* og *Wheat rocks*.

Beliggenhed: 54° 18' N. Br. 8° 37' V. Lgd.

#### Nordlige Atlanterhav.

**Forenede Stater i Nordamerika. Rockland horbor. Maine.** De to faste røde Fyr paa *Rockland* Bølgebryder ere flyttede c. 100 Alen S. hen til Bølgebryderens Yderende. De vises fra en 14 Fod høj Stenvarde. Flammens Højde: 20 og 23 Fod. Man maa ikke komme Fyrene for nær.

**Hampton roads. Virginia.** Et Telegraf-Kabel er lagt over *Hampton roads* fra et Punkt 300 Alen Ø. for det nedre *Engeners wharf* paa *Old Point Comfort* til Midten af *Rips Raps* og derfra til V.-Enden af *Willoughby sand spit*.

Skibsførere advares mod at ankre i Kabelet.

**Wolf Trap shoal. Chesapeake bay. Virginia.** Fyrskibet Nr. 46 ved *Wolf Trap shoal* er midlertidig ombyttet med Skonnerten »*Drift*«, som viser 2 hvide, faste Fyr. Taage-signalet gives med en Klokke.

### Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Kav.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. Egmont key Tampa bay. Florida.** Omtrent den 30te Decb. 1893 indsættes i *Egmont key* hvide faste Fyr en rød, fast Sektor, som lyser over 70° fra S. 29° V. til N. 81° V. Sektorens Ø-Side gaar over *Tampa bay Southwest Channel* Barres sort og hvidt lodret stribede Klokketønde og angiver *Southwest channel* Indløb til *Tampa bay*. Sektorens N.-Kant gaar over *Tampa bay North Channel* Indløbs sort og hvidt lodret stribede Fløjte-tønde og angiver *North Channel* Indløb til *Tampa bay*.

**Mexiko. Vera Cruz.** Den 1ste Januar 1894 forandres Fyrene ved *Vera Cruz* saaledes:

Det hvide Blinkfyr *San Juan de Ulloa* slukkes. 19° 12' 30" N. Br. 96° 8' V. Lgd.

*Sacrificios island* Fyr skal vise røde og hvide Sektorer. Lysvidden: 8 Kml. 19° 9' 55" N. Br. 96° 5' 30" V. Lgd.

Paa *Pieren* ved *Vera Cruz* tændes et Fyr med tre røde Sektorer, Lysvidden: 7 Kml.

Nærmere Meddelelse senere.

**Nicaragua. Brangmans bluff. Mosquito Kyst.** En Skonnert ligger sunken 8 Kml. S. 18° Ø. fra *Brangmans bluff* paa *Mosquito Kyst*. Storstangen er 20 Fod over Vandet.

**Port Macoris. San Domingos S.-Kyst.** Paa den lille Ø paa V.-Siden af Indløbet til *Port Macoris* er opført et 80 Fod højt Fyrtaarn, hvorfra vises et rødt, fast Fyr. Lysvidden: 7 Kml.

### Karantænebestemmelser m. m.

*Spanien.* — Skibe fra *Tripolis* tilstaaes fri Praktika.

*Belgien.* — *Palermo* er erklæret for kolerasmittet.

*Tyrkiet.* — Skibe fra *Rumænien* underkastes kun 1 Dags Observation.

Overfor *Bassora*, *Sebastopol* og *Eupatoria* er der nu kun Lægeundersøgelse og 1 Dags Observation.

Skibe fra *Novorossisk* underkastes 10 Dages Karantæne i *Sinope*.

*Brasilien.* — Karantænen overfor *Storbritanien* og *Irland* er hævet.

#### ABONNEMENTSPRISEN

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

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

#### AVERTISEMENTSPRIS:

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

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

# „Dansk Søfartstidende“.

## „Dansk Søfartstidende“

begynder til 1ste Januar paa sit 2det Kvartal, og skønt Bladet altsaa endnu kun har en kort Virksomhed at se tilbage paa, finde vi dog Anledning til at fremdrage de Erfaringer, den i enkelte Retninger har bragt os. Man vil erindre, at vi i vort første Nummer stillede os til Op-gave at blive Organ for Skibsfarten og de Interesser, der ere knyttede til den, og den Tilslutning, vi have vundet i alle Søfartskredse, har i hvert Fald været et Vidnesbyrd om, at man i disse stærkt har følt Trangen til et Fagblad, som Skibsfarten, en af vore vigtigste Næringsveje, hidtil ganske har savnet. Det var vor Hensigt at udfylde dette Savn, dels ved at bringe originale og sagkyndige Afhand-linger om de forskellige Søfarts-Spørgsmaal, der i Øje-blikket have Interesse, dels ved at bringe udførlige og paalidelige Meddelelser fra Skibsfartens forskellige Om-raader her hjemme og i Udlandet. Den første Del af dette Program blev det os for saa vidt let at udføre, som Tilgangen af Stof til Bladet har været saa overordentlig stor, at det til Tider har været yderst vanskeligt at skaffe Plads til det nødvendigeste, og de fleste af de i indeværende Kvartal udkomne Numre have endda været 2 Sider større, end de efter Planen skulde være. Denne Omstændighed maa tjene til Undskyldning for, at den anden Del er blevet noget forsømt, idet Pladsen langt fra har tilladt os at bringe saa talrige og udførlige Søfarts-Efterretninger, som vi havde tænkt os.

I Fremtiden haabe vi imidlertid, at vi ogsaa paa dette Punkt maa kunne tilfredsstille de Krav, der stilles til et Søfartsblad. „Dansk Søfartstidende“ vil nemlig fra 1ste Januar udgaa i betydelig udvidet Skikkelse, idet det vil indeholde alle saadanne Efterretninger, der have øjeblikkelig Interesse for Søfartsverdenen. Det vil saa-ledes bringe Meddelelser om danske Skibes Bevægelser i den forløbne Uge, støttede paa ugentlige Beretninger til os fra et stort Antal danske Damp- og Sejlskibs-Rederier; endvidere Meddelelser om Havarier, Forlis og Nybygninger; en ugentlig Beretning om Forhøringsforholdene; maanedlige Meddelelser om Fiske-eksporten og Fiskehandelen, Oversigt over de meteoro-logiske Forhold m. m. Vi haabe ved denne Udvidelse at kunne, i hvert Fald for en Del, afhjælpe Savnet af et Efterretningsorgan for Søfarten, og vi rette en ind-stændig Opfordring til Søfærende, Redere, Assurandører og alle Søfarts-Interessererede om at støtte os ved at indsende til os alle Meddelelser, der kunne have Interesse for Skibsfarten og Fiskeriet.

„Dansk Søfartstidende“ vil fremdeles, som hidtil, bringe Afhandlinger om alle i Forbindelse med Skibsfarten og Fiskeriet staaende Forhold og vil arbejde for Foranstaltninger til Bedste for disse Næringsveje. Idet vi haabe, at man fremdeles vil omfatte Bladet med samme Interesse som hidtil, rette vi en indtrængende Opfordring til alle, der ere knyttede til Skibsfart og Fiskeri, om at yde os

deres Støtte; jo større Tilslutning, vi finde i danske Søfartskredse her hjemme og i Udlandet, jo bedre ville vi kunne fyldestgøre de Krav, der stilles til os.

Vi give nedenfor en Oversigt over det væsentligste af „Dansk Søfartstidende“s Indhold i Oktober Kvar-tal d. A.

Om Skibsdagbogen og Maskindagbogen.  
Skibenes Rigninger.  
Maskineriet i Paketdamperen »Paris«.  
Søfart og Fiskeri.  
Finansloven og Skibsfarten.  
Frihavnen og Skibsfarten.  
Stativ til Kontranagnetters Anbringelse i Nathuse.  
Sølovens § 59.  
Kompasset i Taage.  
En ny oversøisk Dampskibslinie.  
Den engelske Skibsmaalingsregel.  
Toldforanstaltninger i Libaus Havn.  
Universal-Deflektoren.  
Literatur. (Den danske Lods. Nautisk Almanak.)  
En ny Exportartikel til Australien.  
Lovforelaget om Oplags- og Garantibeviser for Varer, der oplægges i Københavns Frihavn.  
Kompassets Indstillingsevne.  
Paatænkt Ændring i den svenske Sølovs § 227.  
Drivmaskiner til Smaafartøjer.  
Vandbygningsvæsenet Ordning.  
HirtshalsHAVNEN.  
Paatænkt Statskontrol med den tyske Skibbygning.  
Den amerikanske »Harter Act« og Rules of Affreight-ment, 1893.  
Redningsvæsenets Ledelse.  
Vandbygningsvæsenets Ordning og Havnesagen.  
Strømforholdene i den engelske Kanal og de tilgrændsende Farvande.  
Ulykkerne paa Jyllands Vestkyst.  
Fordeling af Bjergeløn.  
VestkystHAVNEN.  
Vore Sømænd.  
Nord-Østersø-Kanalen.  
Manchester-Kanalen og Assurandørerne.  
Havneforholdene i Havre.  
En Understøttelsesforening for Fiskeres og Lodsers Efter-ladte.  
De to nye Cunarddampere.  
Nødhavn paa Bornholms Østkyst.  
Højesteretsdomme.  
Sø- og Handelsretsdomme.  
Fragtberetninger fra København, London, Liverpool, New-York.  
Fra Sø og Land.  
Efterretninger for Søfærende.

„Dansk Søfartstidende“ har i det forløbne Kvar-tal indeholdt Bidrag af Premierløjtnant i Flaaden C. Clausen, Skibsmægler Ulrik Holm, Navigations-direktør J. A. D. Jensen, Cand. jur. Johs. Jantzen, Underdirektør ved Orlogsværket Rasmussen, Redningsbestyrer Stub, Kaptajn i Flaaden Trolle, Cand. jur. E. Tybjerg, Fuldmægtig i det forenede Damp-skibsselskab H. Westrup m. Fl.

## „Dansk Søfartstidende“

Organ for Skibsfarten og Fiskeriet, udgaar fra 1ste Januar i betydelig udvidet Skikkelse.

„Dansk Søfartstidende“ bringer Artikler om alle i Forbindelse med Skibsfarten staaende Forhold; det behandler Søneringsforhold, Navigation, Søassuranceforhold, Skibsbygning, Maskinvæsen, Fyr-, Lods- og Vagervæsen, Redningsvæsen, Skibsmaaling- og -registrering m. m.

„Dansk Søfartstidende“ behandler de Handelsforhold, der staa i Forbindelse med Skibsfarten; det støtter alle Bestræbelser for at aabne vor Skibsfart nye Veje og for i Handelsstanden at vække og vedligeholde Interessen for Skibsfarten og dens Udvikling; det indeholder jævnligt Meddelelser fra danske Konsulater om Havneforhold, Handelsforhold og andet af Interesse for Søfartsverdenen.

„Dansk Søfartstidende“ meddeler alle de af Højesteret og af Sø- og Handelsretten i København afsagte Domme, der have Interesse for Bladets Læsere; det behandler søretlige Spørgsmaal og bringer hurtigt til sine Læsers Kundskab de i vore Nabolande, Norge og Sverrig, i Henhold til de nye Sølove afsagte Retskendelser, der have Interesse for os.

„Dansk Søfartstidende“ behandler Havnespørgsmaal og arbejder for, at der sikkert de Søfarende Indflydelse paa Projekteringen af vore Havneanlæg; det bringer Meddelelser om Havnebygningsforetagender i Ind- og Udland.

„Dansk Søfartstidende“ bringer maanedlige Beretninger om Fiskeeksporten og Fiskehandelen; det arbejder for Udviklingen af det danske Havfiskeri og for Forbedring af Fiskerbefolkningens Kaar; det arbejder for Anlæg af Fiskerihavne og støtter alle Bestræbelser for vore Fiskeriers Opkomst.

„Dansk Søfartstidende“ meddeler, hvad der fremkommer af Interesse i den nautiske Literatur her hjemme og i Udlandet og bringer udførlige Literaturanmeldelser. Det gengiver saadanne Artikler og Meddelelser af Udlandets maritime Presse, der have Interesse for danske Forhold.

„Dansk Søfartstidende“ bringer fra 1ste Januar en ny Rubrik „Spørgsmaal og Svar“, gennem hvilken Publikum vil kunne erholde Oplysninger om alle maritime Spørgsmaal.

„Dansk Søfartstidende“ bringer ugentlige og udførlige Fragtberetninger fra ansete Skibsmæglerfirmaer i København, Lübeck, Hamburg, London, Liverpool og New-York.

„Dansk Søfartstidende“ bringer hver Uge et udførligt Uddrag af Søkortarkivets „Efterretninger for Søfarende“.

## „Dansk Søfartstidende“

bringr fra 1ste Januar en ugentlig Oversigt over danske Skibes Bevægelser, støttet paa Meddelelser fra et stort Antal danske Damp- og Sejlskibsrederier, og giver herigennem en paalidelig Oversigt over de danske Skibes Position til enhver Tid.

„Dansk Søfartstidende“ bringer talrige Efterretninger om Nybygninger her hjemme og i Udlandet, om Havarier, Forlis, m. m.

„Dansk Søfartstidende“ bringer gennem sine talrige Forbindelser i Ind- og Udland udførlige og paalidelige Meddelelser om alle Søfartsforhold og fremtræder derved som Efterretningsorgan for Skibsfarten.

## „Dansk Søfartstidende“

egner sig ved sin Udbredelse i danske Søfartskredse i Ind- og Udland fortrinligt til Annoncer.

Abonnement for Januar Kvartal 1894 à 1 Kr. 50 Øre foruden Postpenge, tegnes paa alle kgl. Postkontorer og Brevsamlingssteder, i alm. dansk Skibsførerforenings Kontor, St. Annæ Plads 13, K. fra 11—3, og i Redaktionen, Holsteinsgade 9, Ø.

„Dansk Søfartstidende“ udgaar hver Fredag.

---

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER FREDAG.

Nr. 14.

Kjøbenhavn, Fredag den 29. December 1893.

1. Aarg.

INDHOLD: Den nye Tid, af Premierløjtnant i Flaaden C. Clausen. — »Brændt« Skib. — Literatur. — Skibsfarten paa Archangelsk i 1893. — Fordeling af Bjergeløn, af Sekretær de la Laing. — Sø- og Handelsrettsdomme. — Fra Sø og Land. — Fragtberetninger. — Efterretninger for Søfarende.

**AXEL E. AAMODT,**

18, Kongens Nytorv 18.

Grundlagt 1857. Telefon 106.

*Fabrik og Lager  
af  
Kopibøger.*

Fra Aktiebolaget **Bofors & Gullspång** i Sverrig leverer jeg paa Bestilling **større og mindre Gjenstande i**

**støbt Staal,** saasom:

Skibsstævne,  
Skibsskruer,  
Roerrammer,

Stempler,  
Krumtappe,  
Ambolte,

Tandhjul,  
Ankere,  
etc. etc

Støbt Staal fra Bofors-Gullspång er smeddeligt samt i Styrke og Sejghed fuldt jævnlørligt med det bedste smeddede Staal af tilsvarende Haardhedsgrad

Kjøbenhavn.

Jørgen Jensen

Telefon 1268.  
Telegr.-Adr. Nilsson 167.

**Carl Nilsson,**

Amaliegade 37,  
Kjøbenhavn K.

Lager af Olier og Maskin-Artikler.

Leverander  
til de fleste danske Damp-  
skibsselskaber.

## Bekjendtgjørelse.

Paa Ribe Amts Forstrande er indbjerget nedennævnte med vedføjede Mærker forsynede, løst fra Havet opdrevne Gjenstande, nemlig:

### Paa Vester Herreds Forstrande.

- 1 Stk. Vrag, mærket ANNA & MARIE.
- ca. 200 Stkr. Spir, mærket F F F.
- 110 Stkr. nye Spir, stemplede F paa den runde Side.
- 167 Stkr. Planker, mærkede F A W.
- 6 do. do. do. W + W.
- 3 do. do. do. M + T.
- 9 do. do. do. N + O.
- 2 do. do. do. P + V.

Som bjerget i aaben Sø er ilandbragt en Vagertønde, mrk. 65, med Stang og 2 nedadvendte Koste, malet sort og hvid op og ned.

### Paa Skads Herreds Forstrande.

- 1 Sætønde, mærket: Hoyer Tilf.
- 6 Planker, do. L C B.
- 1 gl. Hyttekasse, mærket: D B 3.

### Paa Fanø Birks Forstrande.

- 33 Tylt Planker, fra 10 til 24 Fod lange, 7" brede, 2" tykke, mrk. B C i begge Ender,
- 3 Tylt Planker, fra 8 til 22 Fod lange, 9" brede, 3 à 4" tykke, mrk. W + W.

### Paa Ribe Herreds Forstrande.

- 40 Stkr. Granplanker, 10' til 23' lange, 2 1/2" til 3" tykke, 7" brede, mrk. O N.
- 8 Stkr. Granplanker, 15 1/2' til 23' lange, 2" tykke, 7" brede, mrk. B Co.
- 28 Stkr. Granplanker, 10 1/2' til 25' lange, 3" tykke, 9" brede, mrk. W. W.
- 4 Stkr. Granplanker, 12' til 22 1/2' lange, 4" tykke, 9" brede, mrk. W G R.
- 27 Stkr. Granplanker, 16' til 20' lange, 2" tykke, 7" brede, mrk. B Co.

Bjerne af disse Gjenstande indkaldes herved med Aar og Dags Varsel til for undertegnede Amt at godtgjøre deres Ejendom til samme.

Ribe Stiftamt, den 14de December 1893.

Ahnfeldt.

## Dahlstrøm & Lohmann.

Maskinbyggeri og Kjedelsmedie.

Grundlagt 1866.

Telefon 1708 (Sømandshjemmet).

Kjøbenhavn C. Christianshavns Kanal 6.

Særlig bekvemt beliggende med Bolværk til Kanalen udfor Wilders Plads for Udførelsen af alle Arter af Skibsarbejde.

Reparation af Skibsmaskiner og Kjedler

udføres hurtigt.

## Cornelius Knudsens Etabl.,

37. Kjøbmagergade Kjøbenhavn.

Patent Multiplicator, Kompasser,

Sprilt- og Baadskompasser,

Patent Tidsglas. Saltmaalere,

Sextanter og Oktanter.

Kaptejn Rungs

Universal-Bathometer.

Logge og Loddemaskiner.

Dybhavsthermometre  
med Vendeapparat.

Barometre, Thermometre, Manometre.

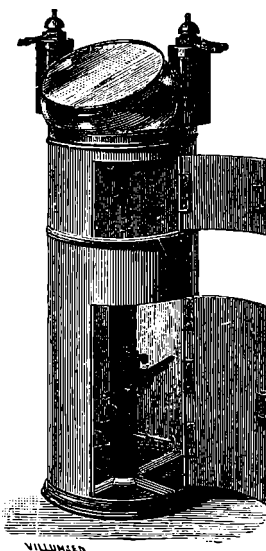
Indicatorer. Tegnebestikker.

Paralelllinealer.

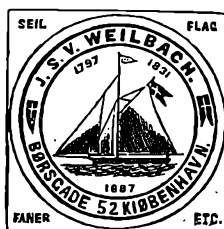
Marinekikkerter.

Complete Dykkerdragter

Reparationer udføres med Omhu.



VILLINGEN



Isolering (Kieselguhr, Filt m. m.)  
paa Kjedler, Dampkrø m. m.

## Skibsdagbøger

(Normalpapir)

1/2 Aars & 1/4 Aars,  
til Forbrug og Forhandling  
billigst hos

**S. Friedlænder.**

14 Ved Stranden 14.



# „Dansk Søfartstidende“

udgaar fra 1ste Januar i betydelig udvidet Skikkelse. Bladet bringer, som hidtil, Artikler om alle i Forbindelse med Skibsfarten og Fiskeriet staaende Forhold og følger alle Bevægelser paa Søfartens Omraade her hjemme og i Udlandet; det bringer ugentlige Beretninger om Fragtforholdene gennem Meddelelser fra London, Liverpool, Hamburg, New-York og Kjøbenhavn; det indeholder Søkortarkivets „Efterretninger for Søfarende“.

„Dansk Søfartstidende“ bringer fra 1ste Januar en ugentlig Oversigt over danske Skibes Bevægelser, støttet paa Meddelelser fra de fleste danske Damp- og Sejlskibs-Rederier; endvidere udførlige Meddelelser om Nybygninger, Havarier, Forlis. Det bringer en ugentlig Beretning om Forhyringsforholdene, maanedlige Meddelelser om Fiskeexporten og Fiskehandelen, Oversigt over de meteorologiske Forhold m. m. m.

„Dansk Søfartstidende“, Organ for Søfarten og Fiskeriet, fremtræder fra 1ste Januar tillige som Efterretningsorgan for Skibsfarten og bringer gennem sine talrige Forbindelser i Ind- og Udland udførlige og paalidelige Meddelelser om alle Søfartsforhold.

Abonnement for Januar Kvartal 1894 à 1 Kr. 50 Øre foruden Postpenge, tegnes paa alle kgl. Postkontorer og Brevsamlingssteder, i alm. dansk Skibsførerforenings Kontor, St. Annæ Plads 13, K, fra 11—3, og i Redaktionen, Holsteinsgade 9, Ø.

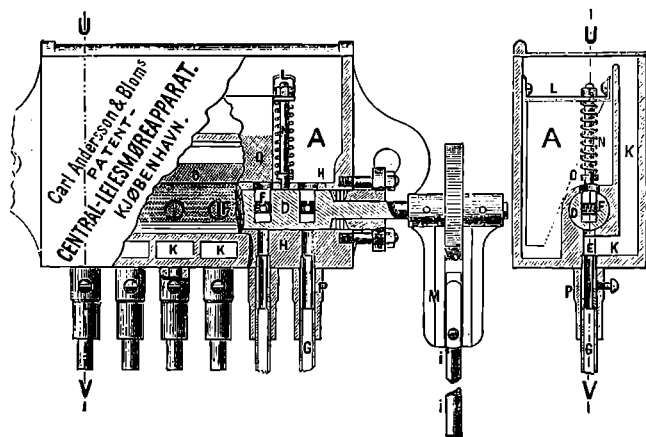
Annoncer modtages sidstnævnte to Steder og i Triers Bogtrykkeri, Bredgade 32, K.

D'Hrr. Maskinmestres Opmærksomhed henledes herved paa Firmaet

**CARL ANDERSSON & BLOMS**

anerkjendte automatiske

„Central Lejesmøreapparat“.

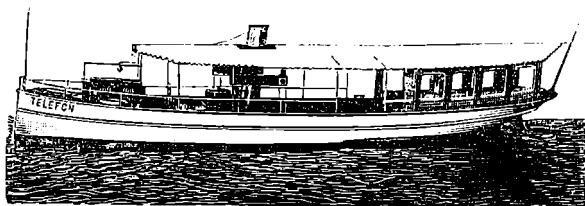
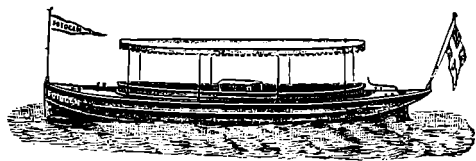


I Løbet af 4 Aar afsat 3000 Apparater. Garanti 10 Aar.

**LJUNGGRENS VERKSTADS**

**AKTIEBOLAG**

**CHRISTIANSTAD.**



Dampbaade for Passager- og Bugsertrafik samt Lystbaade med Damp- eller Petroleumsmaskiner.

Agenter for Danmark:

**F. L. SMIDTH & CO.,**

VESTERGADE 29.

KJØBENHAVN.

**Ankere & Kjæder,  
Jern- & Staalrosser,  
Sejldug & Tougværk**

samt alle Skibs Inventarier anbefales fra Lager

**John Forbæch,**  
St. Annæplads 19 & 21.

**Jørgensen & Spreckelsen,**

Kul- og Cokes-Import,

St. Annæ Plads 10,

Kjøbenhavn K.

Ene-Import af Dechmont Hartley Dampkul,  
som i Fordampning overgaa bedste Newcastlekul,  
ifølge foretagen Prøve.

**J. D. Beauvais,**

Conservesfabrik.

Grundlagt 1850.

Leverandør til de kgl. danske og svenske  
Mariner.

Fuldstændig Skibsproviantering

**Anders Rasmussen,**

Skomager, Svendborg,

**Specialist i vandtæt Fodtøj & Søstøvler.**

Flere Aars Erfaring og mange Anbefalinger for leverede vandtætte Søstøvler.

Alt Fodtøj kan leveres vandtæt.

Kjøb, Salg og Nybygning af Sejl og  
Dampskibe, Uddybningsmateriel og  
Transportpramme

besørger fordelagtigt af

**Ingeniør Andr. Vang,**

Kjøbenhavn.

## Den nye Tid.

Af Premierløjtnant i Flaaden C. Clausen.

Som bekendt skal ifølge Lov af 29de Marts 1893 Tiden overalt i Danmark, med Undtagelse af Færoerne, fra den 1ste Januar 1894 regnes efter Middelsoltid for den 15de Længdegrad Øst for Greenwich.

Denne Foranstaltning, som vil kræve, at et Uhr, der gaar efter den hidtil gældende Tid, fra det nye Aars Begyndelse maa stilles 9 Min. 41 Sek. frem for at vise rigtigt, vil være af ikke ringe international Betydning, idet Danmark derved med Hensyn til sit Klokkeslæt kommer i Overensstemmelse med flere andre Lande, hvoriblandt Tydskland og Sverrig, hvilket Forhold uden Tvivl særligt vil blive følt som en stor Lettelse i det daglige Samkvem ved Jernbaner og Dampskibe.

Med de nuværende hurtige Forbindelsesmidler viser det sig nemlig mere og mere upraktisk, at Landenes forskellige Klokkeslætter afvige fra hverandre i Minutterne og Sekunderne, foruden, hvad ikke kan undgaas, som Regel ogsaa i Timeantallet.

Tanken om at dele Jordens Overflade i Tids-Zoner, begrænsede af Meridianer med 15° Længdeforskel, har derfor vundet betydelig Anklang, da man paa den Maade kan opnaa, at der hele Verden over kun findes ialt 24 forskellige Klokkeslætter, som afvige fra hverandre med et helt Antal Timer (Zonetid).

Den første Zone ligger indenfor 7½ Længdegrader til begge Sider af Greenwich Meridian, hvis Middelklokkeslæt overalt mellem de nævnte Grændser da skulde være det gældende (vesteuropæisk Tid.)

Den følgende Zone, hvori Danmark er beliggende, gaar fra 7½° Øst. Lgd. til 22½° Øst. Lgd., og heri skal Klokkeslættet svarende til 15° Øst. Lgd., hvilket netop nøjagtig er en Time større end det samtidige Middelklokkeslæt i Greenwich, benyttes paa ethvert Sted (mellemeuropæisk Tid).

Den tredje Zone ligger paa tilsvarende Maade til begge Sider af Meridianen for 30° Østl. Lgd. og har saaledes

et Klokkeslæt, der nøjagtigt er 2 Timer større end i Greenwich (østeuropæisk Tid).

De øvrige Zoners Beliggenhed og deres Klokkeslæt vil ifølge det Foregaaende let kunne udledes.

Naturligvis vil en mindre Del af et Land meget godt kunne have samme Klokkeslæt, som det øvrige Land, selv om Beliggenheden svarer til forskellige Zoner.

Med Hensyn til Klokkeslættet ombord i et Skib har den omtalte Zonetid dog kun Betydning, saa længe det sejler i indre Farvande eller ligger i Havn.

I rum Sø maa man ombord fremdeles ligesom tidligere have sit Vagtsuhr gaaende efter Klokkeslættet (Sk. eller Mkl.) paa den Længde, hvor Skibet befinder sig, naar Uhret dagligt stilles.

Tidspunktet til at rette Uhrets Visning for den i Etmaalet forandrede Længde samt for en mulig Gang, vil bekvemtest være i Tiden fra Kl. 11 Fm. til Midd. og for hurtige Dampskibe, hvis Rute ligger i en østlig eller vestlig Retning, maaske yderligere imellem Kl. 11 Eft. og M. N.

Selvfølgelig vil Længden ogsaa efter Zonetidens Indførelse findes ved Hjælp af Forskellen mellem det ad astronomisk Vej bestemte Mkl. ombord, og det til samme Øjeblik ved Kronometret fundne Mkl. i Grw.

For at »den nye Tid« dog ikke skal give Anledning til Forvirring og Fejltagelser, bør man i Navigationen utvivlsomt ogsaa i Fremtiden bestemt fastholde, at der ved Betegnelsen Mkl. forstaaes det Middelklokkeslæt, som svarer til Stedets virkelige Længde, og det vilde derfor sikkert være heldigt, om Zoneklokkeslættet officielt fik en anden Betegnelsesmaade, f. Ex. Zkl.

Herefter vilde altsaa for Kjøbenhavns Vedkommende Mkl. 4 T. 50 Min. 19 Sek. være lig Zkl. 5 T. 0 M. 0 S.

Endnu skal det her berøres, at fra Aaret 1894 afgives saavel de optiske som de telegrafiske Tidssignaler her i Landet, naar det er Middelmiddag i Greenwich, hvilket altsaa svarer til Zkl. 1 Tim. 0 Min. 0 Sek. i Danmark.

## „Brændt“ Skib.

Der har i den senere Tid for Domstolene i England været en Sag mellem Dampskibs-Selskabet »Glenhvet« og dets Assurandører, angaaende Forstaaelsen af Ordet »brændt« i Assurancepolicerne. Vi gengive nedenfor i sammentrængt Form Sagens Gang for Appellations-Retten.

»Glenhvets« Dampskibs-Selskab indstævnte Hr. J. H. Fitcombe i Anledning af en Assurance-Police. Det væsentligste Spørgsmaal, der blev rejst i Sagen, var hvorledes man burde forstaa Ordet »brændt« i Klausulen, der fritager Assurandørerne for Ansvarlighed for partikulær Skade under 3%, undtagen i Tilfælde hvor Skibet er »strandet, sunket eller brændt«.

Dampskibsselskabet Glenhvet var forsikret i 2de Tidspolice, som begge indeholdt den sædvanlige Havariklausul. Paa Skibets første Rejse gik der Ild i Bunkerullene. En Del af Kullene kastedes over Bord og Ilden slukkedes. Paa

den næste Rejse gik der atter Ild i Bunkerullene og 10 Tons Kul reduceredes til Kokes foruden at Dækpumpen brændte, nogle Dæksplader bøjedes og Naaderne strammedes. Endelig paa den 4de Rejse gik der atter Ild i Bunkerullene, Klagerne fordrede Erstatning for Skaden, der saaledes var sket, og gjorde gældende, at Skibet maatte siges at være »brændt«, naar Ild foraarsagede en hvilken som helst Skade paa nogen Del af Skibet, dets Inventar eller Udrustning. Det blev fremsat som Forsvar, at Branden maa have den Virkning, at gøre Skibet unavigabelt. Dommeren Barnes var af den Formening, at den fornuftigste og mest forretningsmæssige Forklaring var den, at et Skib er »brændt« naar som helst at Skaden ved Ild er tilstrækkelig til at foraarsage nogen Afbrydelse i Rejsen. Skibet maa være midlertidigt unavigabelt. I den nærværende Sag var der ingensinde nogen Hindring for Skibets Sikkerhed eller dets Navigering. Han holdt paa, at der ikke paa nogen af Rejserne kunde siges, at Skibet var

»brændt« i den Forstand, som Policens Opfattelse var, og han indstillede derfor Indstævnte til Frifindelse med Omkostninger. Klagerne appellerede nu, men Dommerne afviste Appellen med Omkostninger.

Overdommer Lindley var af den Mening, at Sammenhængen i Policens Ordlyd viste, at det der mentes var, at Skibet som et Hele maa være »strandet«, »sunket« eller »brændt« og han kunde aldeles ikke acceptere den Forklaring, at en hvilken som helst Ildebrand ombord paa et Skib, som forarsagede lidt Skade paa Skibets Indretning, var en Brand i almindelig Tale. Overdommer A. L. Smith holdt paa, at i Tilfælde af, at Sagen blev prøvet for en Jury, vilde man sikkert erfare, at naar Kahytsgardinerne brændte, udgjorde det ikke nogen partiel Brand, men naar Agterdelen af Skibet

brændte helt og holdent, medens Forenden forblev urørt, vilde Juryen sikkert finde, at dette var et brændt Skib, selv om det kun var en partiel Brand. Han syntes imidlertid at Dommeren Barnes gav for snæver en Udtydning af Ordet »brændt«.

Denne Afgørelse ved Appellations-Retten i England har vakt en Del Sensation og frembragt meget baade pro et kontra om Opfattelsen af Ordet »brændt«. Her hjemme vil en saadan Sag aldrig opstaa, idet vore Policer, i den ovennævnte omstridte Klausul, har Ordet »Ild« i Stedet for Englændernes »brændt«, og lyder paa at »Beskadigelse erstattes i Tilfælde af Stranding, »Ild« eller Kollision«.

## Literatur.

Beretning til Indenrigsministeriet fra den danske biologiske Station fra C. G. Joh. Petersen, Dr. phil. III Del, 1892.

Fra Dr. phil. C. G. Joh. Petersen have vi modtaget ovennævnte Beretning om Virksomheden i den danske biologiske Station, for hvilken han er Forstander. Det vil sikkert være i vore Læseseres Interesse at give den en Omtale her i Bladet, thi om end Stationens Virksomhed ikke direkte er knyttet til Søfarten, saa har den dog ved at behandle alle Emner, der vedrøre Dyrelivet i de danske Farvande, stor Interesse for alle Søfarende og særlig for Fiskeriet, hvis Fremme ved praktisk videnskabelige Undersøgelser den særligt varetager.

Den biologiske Station, der er en af Marinens omdannede Transportbaade, blev oprettet i 1890 og har siden den Tid være stationeret i forskellige af vore Indvande, for der at foretage Undersøgelser, som kunne føre til en fyldigere Forstaaelse af Fiskelivet i det Hele, og for derved at erhverve et sikkert Grundlag for Lovgivningen paa Fiskeriomraadet.

I de fleste europæiske Søstater, saavel som i Amerika, er der oprettet saadanne biologiske Stationer. Disse ere selvfølgeligt i de større Lande indrettede i langt større Stil med større Arbejdskraft og større Formaal end hos os. Medens der saaledes ved de større udenlandske biologiske Stationer findes en Stab af Videnskabsmænd og Assisterende, arbejder Dr. Petersen saa godt som alene paa vor Station, kun assisteret af de Faa, der udgøre Stationens Besætning og af og til af Videnskabsmænd, der i kortere Tid foretage specielle Undersøgelser. Saameget større bliver derfor ogsaa Dr. Petersens Fortjeneste ved i faa Aar at have fremlagt Resultatet af en saa stor Række Undersøgelser.

Den første af de fra Stationen afgivne Beretninger omhandler Fiskenes biologiske Forhold i Holbæk Fjord, den anden en speciel Undersøgelse af vore Kutlingers Æg og Ynglemaade. Den foreliggende 3dje Beretning omfatter Resultaterne af Undersøgelserne over Fiske- og Dyrelivet i Fæno Sund, hvor Stationen har været opankret i to Aar. Ligesom Beretningen fra Holbæk Fjord giver denne fra Fæno Sund og omliggende Farvande Oplysninger til Forstaaelse saavel af det pologiske Liv som af Bundforholdene, Plante- og Dyreliv og dernæst en stor Række Meddelelser om forskellige vigtige Fiskearters Forekomst og Liv.

Man erfarer ved disse Undersøgelser, hvilken betydelig Indflydelse de hydrografiske Forhold have paa det hele Dyreliv i vore Farvande, og hvor langt dette afviger fra den Forestilling, man i Almindelighed danner sig herom. Tidligere var det en fastslaaet Trossætning, at alle Fiskeæg lagdes paa Bunden, hvor de udviklede sig, fastklæbede

til Planter og Sten. De nye Undersøgelser have kuldastet denne Opfattelse og vist, at den overvejende Del af Fiskenes Æg udklækkes flydende i Vandet. Dr. Petersens Undersøgelser bekræfte disse Fænomener og viser, hvilke Mængder af pologiske Æg, der til visse Tider findes i et Vand som Fæno Sund, thi blot ved at udhænge en Natpose fra Stationen, som var opankret tæt under Land, fangedes om Natten c. 50,000 Æg, saaledes at det kan antages, at der en saadan enkelt Nat gaar c. 750 Mill. Æg gennem Sundet.

Ogsaa Æg af Fiskearter, som afsælte deres Æg paa Bunden, saason Hornfisker og Silden, indfangedes i Mængde og undersøgtes. Ialt nævnes 44 Arter, hvis Æg og Yngel har været Genstand for Undersøgelse.

Ved Sammenligning med Fortegnelsen over Holbæk Fjordens Fisk, skriver Dr. Petersen, vil man finde mange fælles for begge Distrikter, saaledes er alle Holbæks Strand- og Fjordfiske repræsenterede i Lille Bælt. Det friske, strømrende Vand i Lille Bælt er imidlertid Skyld i, at der yderligere findes et Antal forskellige Arter her, og at Fisk som Rodspætter, Isinger og Torsk forekomme hyppigere. At Tungen er sjældnere i Lille Bælt hidrører fra dette Farvands lange Afstand fra det dybe østlige Kattegat, at Aalen er hyppigere fra, at Bæltet danner Forbindelsen mellem den vestlige Østersø og Kattegat, hvorigennem Aalen vandrer, medens Isefjorden kun har de Vandreaal, der aarlig opstaa af dens egen Bestand af gule Aal.

Hvad der giver Beretningen en særlig Interesse er Behandlingen af de forskellige Fiskearters Forekomst i vore Vande, saavel i Fæno Sund som andetsteds i danske Farvande, og Bestemmelsen af deres Alder i de forskellige Udviklingsstrin. Dr. Petersen har ved disse Undersøgelser været assisteret af Chefen for »Hauch« og hans Næstkommanderende, Premierløjtnant Hansen, der har vist Sagen en særlig Interesse og forstaaet at sætte sig ind i dens Detailler. Endvidere har Dr. Petersen ved Hjælp af et til Stationen anskaffet Sejlfartøj gennemfaret en stor Del af vore Indvande og derved udstrakt Stationens Undersøgelser til et større Omraade. Resultatet af disse foreligger i Beretningen og giver navnlig flere for vor Fiskerilovgivning nyttige Vink ved at bestemme de Maal for forskellige Fiskearter, som mest passende kunne optages i en Forbudsbestemmelse mod Ilandbringelse af umoden Fisk.

Detaillerne ved de forskellige i Beretningen droftede Spørgsmaal kunne næppe (med Rette fremføres i »Dansk Søfartstidende«. Dette har heller ikke været vor Hensigt. Vi har kun i korte Træk villet skildre denne interessante Beretning, som velvilligst er os tilsendt af Forfatteren. Da den forventeligt, ligesom sine Forgængere, bliver optaget i den aarligt udkommende Fiskeri-Beretning, vil den jo derved blive tilgængelig for et større Publikum.

## Skibsfarten paa Archangelsk i 1893.

Fra vor Korrespondent i Archangelsk.

Skibsfarten paa Archangelsk aabnedes den 10de Juni med et russisk Dampskibs Ankomst fra Vardø og afsluttedes den 20de Oktober med et engelsk Dampskibs Afgang til London.

Efter Archangelsk Exporthusus Skibslister har Havnen i indeværende Aar været besøgt af:

173 Dampskibe og  
135 Sejlskibe,

hvilket, sammenlignet med det foregaaende Aars Skibsfart, udviser en Forøgelse af 20 Dampskibe og 10 Sejlskibe, russiske Kystfartøjer fra Hvidehavet og det nordlige Norge heri ikke medregnet.

Af danske Skibe har Archangelsk Havn i 1893 været besøgt af:

29 Sejlskibe, drægtige 5.633 Tons, og  
3 Dampskibe, — 1.440 —

hvoraf det ene har udført 2 Rejser.

Med Undtagelse af tvende Sejlskibe, der ankom med Kulladninger, ere samtlige danske Skibe i dette Aar ankomne i Ballast og afgaaede med Last, for Sejlskibenes Vedkommende væsentligst med Tjære og Beg.

Archangelskfragterne har ogsaa i Aar været mindre gode. Da de fleste danske Skibe, som besøge Archangelsk, mest ere interesserede i Beg og Tjærefragterne, skal jeg her eksempelvis kun nævne, hvad disse have været til England.

Til London har været betalt 2/6 d.

- Bristol — — 2/7 d.

- Liverpool — — 2/9 d.

for Beg 1 Shilling mere. Alt pr. Tønde.

Af Archangelsk Exportartikler har følgende Kvanta været udført de to sidste Aar:

	1893.	1892.
Linned . . . . .	213,847 Pud	120,970 Pud
Havre . . . . .	2,022,413 "	1,685,400 "
Flax . . . . .	106,324 "	134,953 "
Tov & Codilla	139,043 "	130,967 "
Tran . . . . .	46,728 "	2,949 "
Fjer . . . . .	1,878 "	2,949 "
Terpentin . . . .	3,311 "	17,215 "
Linkager . . . .	37,444 "	87,720 "
Tjære . . . . .	76,663 Tdr.	92,625 Tdr.
Beg . . . . .	16,285 "	17,094 "
Tunger, røgede	1,914 Dusin	1,514 Dusin
Huder & Skind	67,121 Stykker	16,316 Stykker
Lastematter . . .	40,280 "	115,010 "
Trelast . . . . .	68,353 Ptbs. Standard	61,151 Ptbs. Standard.

Isforholdene i Hvidehavet vare ved Navigationens Aabning meget ugunstige, hvad der i betydelig Grad bidrog til dens sene Aabning. Flere Fartøjer var som Følge heraf nødsagede til at vente paa passabelt Farvand i ca. 3 Uger, dels liggende udenfor Iskanalen ved Hvidehavets Munding og dels indeslættet i Isen. Disse ugunstige Omstændigheder havde beklageligvis flere Skibbrud tilføjet. Et ballastet dansk Sejlskib »Condoren« blev saaledes skruet paa Land af Isen ved den terske Kyst — paa Hvidehavets Vestsiden — og blev Vrag, ligesom et norsk Sejlskib delte dets Skæbne i Nærheden af Cap Orloff. Ogsaa dette blev genliggende som Vrag. To andre norske Sejlskibe — et lastet med Salt og det andet med Kul — knustes i Isen og sank; men heldigvis gik intet Menneskeliv tabt. Mange Sejlskibe fik desuden større eller mindre Is-skader under Indsejlingen, saa de maatte reparere hersteds, før Ladninger kunde indtages, og ikke mindre end 7 Damp-

skibe har under indeværende Aars Navigation havt Havarier, hvoraf to ere totalt forliste i Hvidehavet under Udsejling paa Grund af taaget Vejr. Et tysk Dampskib fik Axelen brækket under Indsejling i Hvidehavet og blev indbugseret hertil. Da der i Archangelsk ikke findes noget mekanisk Værksted saa stort, at det kunde reparere denne Skade, maatte Kaptajnen forskrive ny Axel fra England, hvilket ikke alene foranledigede et langt Ophold, men ogsaa at Skibet maatte betale en høj Told. Denne er dog paa Ansøgning til Tolddepartementet i St. Petersborg senere bleven eftergivet og tilbagebetalt.

Mudringsarbejderne paa Archangelsk Bar har i Sommerens Løb været fortsat med samme Styrke som før. Den opmudrede Sejlrendes Dybde har derfor under Aarets Navigation paa Højvande officielt været 17 Fod, hvad der har bidraget til betydelige Besparelser af Lægtingsudgifter for dybt gaaende Skibe.

### Følgende danske Skibe have i Aaret 1893 besøgt Archangelsk Havn.

Fartøjets Navn	Førelens Navn	Hvorfra ankommet	Antal Dage undervejs	Ballast eller med Last	Antal Tons
George	Nielsen	Danmark	35	Ballast	271
Christine	L. Rasmussen	Vadsø	21	"	178
Marie	Chr. Brandt	Blyth	29	Last. Kul	198
Agnete	J. Møller	Reykjavik	28	Ballast	132
Freir	L. Christensen	Island	28	"	155
Odin	N. G. Storm	Lofoten	28	"	134
Dannebrog	L. Nielsen	Svendborg	38	"	187
Emiel	E. Holm	Rusfjord	21	"	336
Thomas	J. F. G. Vandel	Island	35	"	125
Expres	N. Hansen	Blyth	39	"	142
Kjøge	G. Arnesen	Reykjavik	38	"	265
Vodau	N. C. Hermansen	Bøle, Norge	22	"	250
Union	J. Rasmussen	Middelsburgh	38	"	152
Thrine	A. Schmidt	Vadsø	9	"	156
Alfred	G. Jensen	Dunkerque	32	"	160
Svafva	O. Høgstedt	Bridport	43	"	178
s/s Helge	P. N. Pii	London	12	"	564
s/s SkjalmHvide	J. Hagedorn	Tromsø	4	"	438
Haabet	A. P. Jacobsen	Aalborg	36	"	127
Malvina	G. Gundersen	Rufjord Norge	10	"	326
Ingeborg	N. Engstrup	Blyth	35	Kullast	314
Marie	Chr. Petersen	England via Lapland	47	Ballast	155
Fortuna	C. Christiansen	Harstad	22	"	149
Venus	J. Jensen.	Tromsø	24	"	173
Agent Petersen	A. Krull.	Hamburg	22	"	307
Caroline	J. Andersen	Eisberg	42	"	172
Dagmar	J. O. Jensen	Baadsfjord	11	"	177
Prøven	P. L. Schmidt	Flensborg	26	"	251
Pomona	N. C. Nielsen	Lofoten	24	"	122
Anna Sofie	J. M. Hansen	London	35	"	155
s/s SkjalmHvide	J. Hagedorn	Glasgow	9½	"	438
Thetis	C. Hansen	Lapland	5	"	136

Summa Tons 7023

## Fordeling af Bjergeløn.

Hr. Redaktør.

Turde jeg endnu engang bede Dem om Plads for et Par Linier i Anledning af Hr. Westrups Bemærkninger i Dansk Søfartstidende af 15de. ds.

Hr. Westrup erkender i sit Svar til mig, at han forsættelig har anført de laveste Styrmandsgager sammen med de højeste Maskinmestergager for de ved at vise, hvorledes Forholdet muligen kan komme til at stille sig. Men at opstille en Virkelighedsberegning efter en Gagesammenstilling; der er baseret paa et supponeret Tilfælde, er at springe lige ud i Fantasiens Rige og, da Kombinationerne her kunne blive tallose, maa al saglig Diskussion selv-tølgelig ophøre.

Vi kommer dernæst til Retfærdigheden ved Bjergelønnens Fordeling. Hr. W. mener, at Uretfærdigheden fremkommer ved at give Maskinmestrene Part med, idet

han betoner, at kun den Hest bør have Havren, som trækker Læsset. Det er altsaa hans Mening, at Kaptajnen, Styrmandene og Dæksfolkene er Hesten, der trækker Læsset, medens Maskinmestrene og Fyrfolkene intet bestiller. Ja herom kunne Meningerne vel være delte, ialtfald maa man antage, at Værdien af en Mands Arbejde er i Samklang med den Løn, der gives ham.

Der skal ingen være villigere end jeg til at indrømme, at en 1ste Styrmand ofte honoreres meget lavt, hvad selve Gagen angaar, men man bør da erindre, at en 1ste Styrmand kan stige et Trin højere og blive Skibsfører, medens en 1ste Maskinmester ikke kan avancere højere. Det ene maa i saa Fald bøde paa det andet.

Ærbødigst

*de la Laing,*

Sekretær i Maskinmestrenes Forening.

## Sø- og Handelsretsdomme.

Ved Dom i S. S.  $\frac{7}{9}^{\frac{2}{3}}$ , afsagt den 23. Oktober 1893, dømtes en Matros, der, da Skibet laa i Liverpool, efter at have haft Landlov udeblev fra samme, uagtet han af Skipperen i Land var blevet opfordret til at gaa ombord igen, saa at Skibet maatte sejle videre uden ham, hvad der efter hans Forklaring var bevirket ved, at han, der ikke da skyldte Hyre til Skibet, var kommet til at »svirv« — til 14 Dages simpelt Fængsel samt Udredelse af Sagens Omkostninger.

Under S. S.  $\frac{4}{7}^{\frac{1}{3}}$ , hvori Dom afsagdes 1. November 1893, vare Hovmesteren, 2den Styrmand og 3die Maskinmester paa Hekla tiltalte for at have ladet bringe Gods ombord i nævnte Dampskib, bestemt til at indsmugles i Amerika, de to førstnævnte tillige for Rømning. I Dommen bemærkes, at skont de Paagældendes Indsmuglingsforsøg laa forud for Sølovens Ikrafttræden, maatte dog det Forhold, der nu omtales i Sølovens § 307 jfr. § 311, ogsaa forinden Søloven antages for at have været »i og for sig ulovligt«, ligesom Ulovligheden deraf udtrykkelig var indskærpet ved en Bestemmelse i Bemandingslisterne under Trusel om Straf efter Omstændighederne. Idet Dommen saaledes antager, at den nu i Sølovens § 307 indeholdte Regel ogsaa maa have været gældende tidligere, udtaler den sig om Forstaaelsen deraf i følgende Ord, der altsaa have Interesse som Bidrag til Sølovens Fortolkning. Ligesom det findes utvivlsomt, at Udtrykkene i Sølovens § 307 »Gods, som udsætter Skib eller Ladning for Fare eller Risiko« ogsaa har den Fare eller Risiko for Øje, som kan fremkaldes ved hemmelig og ulovlig at tage toldpligtige Varer ombord, hvilket endog udtrykkelig er udtalt i Motiverne

til Søloven Side 42—43 jfr. Side 152—154, der fremhæver Tilfælde, hvor det medtagne Gods kan foranledige Anholdelse, Beslaglæggelse, Multer for Toldovertrædelse o. desl., saaledes maa det ogsaa, efter hvad der under Sagen er oplyst om den amerikanske Lovgivning, antages, at de Tiltaltes Forhold kunde have medført saadan Fare eller Risiko for Hekla, idet den vel kun ses at omtale Konfiskation af Skibet, naar Reder eller Skipper har været meddelagtig i eller medvidende om Forsøget paa Indsmugling, og ellers kun paalægger Skipperen selv, ved Siden af den af de egentlig Skyldige paadragne Straf, at betale Bøde for saadan Forseelse, men det maa siges at være selvfølgeligt, at Undersøgelsen af Afgørelsen af, hvorledes det i saa Henseende forholder sig, kan medføre i alt Fald midlertidig Anholdelse og Beslaglæggelse og derigennem betydelig Fare og Risiko baade for Skib og Ladning.«

Under Hensyn til, at det paatalte Forhold formentlig i lang Tid havde gaaet upaatalt i Svang, og endvidere for 3die Maskinmesters Vedkommende til, at han endnu i længere Tid end de andre havde gjort sig skyldig i saadant Forhold, og for Hovmesterens Vedkommende til at han udøvede en særlig betroet Virksomhed med Hensyn til det Gods, der blev indladet i Skibet, samt for alles Vedkommende til, at de henhørte til det overordnede Personale i Skibet — fastsattes Straffen til simpelt Fængsel for hver især i 2 Maaneder. Derhos blev Sagens Omkostninger paalagt dem in solidum, hvorimod der ikke fra Thingvallaselskabets Side var gjort Paastand paa Erstatning.

## Fra Sø og Land.

Til Styrmandsexamen i Aarets 3die Examenstermin (November-December) havde i Alt følgende Antal Elever indstillet sig:

Til 1ste Afdeling: 36, hvoraf 33 bestode, i Tillægsprøven i Maskinlære 2 (2).

Til 2den Afdeling: i Navigation 23 (22), i Geografi

og Vejrlære 19 (18), i Engelsk 12 (12), i Søret og Handelsvidenskab 20 (20).

Siden den 1ste Maj d. A., da Lov om Styrmandsexamen m. m. af 30te Marts 1892 traadte i Kraft, have i Alt følgende Antal Elever bestaaet Prøverne efter denne Lovs Bestemmelser:

Til Styrmandsexamens 1ste Afdeling 67, Tillægsprøven i Maskinlære 15, 2den Afdeling i Navigation

57, i Geografi og Vejrlære 47, i Engelsk 26, i Søret og Handelsvidensskab 47.

Til Sætteskipperprøven 8.

Brig Clara, Kapt. Bartram, afgik fra København 12. November, ankom til St. Croix 20 December.

Sydsvenska ångfartygsaktiebolaget. Malmø d. 27. Derbr. I Anledning af en Meddelelse i stockholmske Blade om, at der i Dag skal gives bestemt Svar paa det Tilbud, som »Det forenede Dampskibsselskab« har gjort paa »Sydsvenska ångfartygsaktiebolagets Dampere« oplyser »Sydsvenska Dagblad«, at Afgørelsen først træffes en af de nærmeste Dage. I Dag beses Selskabets sidst hjemkomne Damper, i Morgen rejser Timandsraadets Repræsentant til Kjøbenhavn, og paa Fredag træder Timandsrådet sammen i Malmø. (R. B.).

Frederikshavn, den 25<sup>12</sup> 1893.

Lørdag den 23. ds. indkom Fiskekutter »Prins Valdemar«, efter i et Tidsrum af en Maanedstid at have forsøgt Fiskeri i Nordsøen; det var paatænkt særlig at drive Fiskeri mellem Helgoland og Nordspidsen af Holland, men Forsøget maa betragtes som mislykket, der fiskedes ganske vist en Del Tunger og anden Fisk, men langtfra nok til at sikre Foretagendets Rentabilitet; man forsøgte dernæst under den engelske Kyst paa Nordkanten af Dowerbanken og i Farvandet omkring Horns Rev, ligeledes resultatløst, og da man sidstnævnte Sted ovenikøbet fik Trawlen meget beskadiget, opgav man Fiskeriet og anløb Yimunde for at høre nærmere Ordre fra Rederiet.

## Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich's Meridian. Fyrenes Lysvidde er for de danske Fyrs Vedkommende anført for en Øjehøjde af 10 Fod. Dybderne angives i Favne og Fod. Retningerne ere retvisende.

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

**Samø S.-kyst. Kattegat.** Den 1ste Januar 1894 træder et Taagesignal i Virksomhed ved *Vestborg* Fyr.

Signalet gjøres kun, naar Postskibene mellem *Aarhus* og *Kallundborg* ventes at passere, og gives med To-Knald hver 5 Minutter.

**Kjøbenhavn. Sundet.** Den 20de Decbr. 1893 er Afmærkningen for Søminekorpsets Øvelsesplads mellem og foran *Mellemfort* og *Prøvesteen* inddragen. Varselfyrene paa begge Forter ere slukkede.

### Østersøen, Sundet og Lille Belt.

**Sverig. Ystad.** Taagesignalet, som gaves med Kanonskud fra *Ystad* V.-lige Molehoved, gives ikke mere.

**Finland. Bottniske Bugt.** Ved 18 Fods Grunden, *Flinkensgrund*, der skyder sig  $\frac{2}{3}$  Kbl. ud fra *Kaskö*, S. for Byen, er udsat en Stage, rød foroven, hvid forned, med en nedadbunden Kost. Den staar i 21 Fod Vand, S. 2° Ø.,  $6\frac{1}{4}$  Kbl. fra *Villa Frederiksberg*. 62° 22' 28" N. Br. 21° 13' 9" Ø. Lgd.

**Ålands Skjærgaard.** Det ny Havnefyrr ved *Eckerö* viser hvidt, fast Lys fra S. 24° V. gennem V. til N. 43° V.

En 7 Fods Grund *Hannholms Grund* er funden i Farvandet fra *Bomarsund* til *Saggö*, c.  $\frac{2}{3}$  Kbl. N. fra *Hannholm* N.Ø.-Pynt. Ved Grundens N.-Side er i 20 Fod Vand udsat en hvid Stage. 60° 22' 42" N. Br. 20° 5' 30" Ø. Lgd.

**Finske Bugt.** Ved *Hangö* er for Vinteren tændt to hvide og grønne vaxlende Fyr, nemlig:

Et paa S.-Siden af *Holmen Långgrundet*. Det vises fra en Jerncyliner med spidsi Tag. 59° 48' 0" N. Br. 22° 55' 7" Ø. Lgd.

Et paa *Tulluden*. Det er anbragt i Lodshusets SØ-lige Væg. 59° 48' 47" N. Br. 22° 54' 51" Ø. Lgd.

Holdte overet lede Fyrene fra Søen V. om Grunden *Georgij-Pobädonosets* og *Hangö* Fyr til *Örskärs* Holme.

En 15 Fods Grund er funden i Kbl. NV. for Grunden *Länssaaren pohja*. Vageren, som stod ved denne sidste Grund,

Der fik man Østersskræbere ombord og fik Ordre til at forsøge Østersfiskeri paa Bankerne i Nordsøen, og dette kronedes endelig med Held, i Løbet af kun 8 Dage havde man optaget c. 13,000 Stk. Østers, et Resultat, som man ikke kan kalde andet end godt. Skibet har indbragt Lasten hertil. I de haarde Storme, som i den sidste Tid have været fremberskende, var Kutteren ofte ude og viste sig at være et fortrinligt Søskib det urolige Vejr har vel ogsaa været en ikke uvæsentlig Grund til at Fiskeriet efter Fladfisk faldt saa uheldigt ud.

— nn.

**Fiskeauktion.** Ifølge Lov af 11. Marts 1892 blev det tilladt at afholde frivillig offentlig Auktion over forsk Fisk, og kort Tid efter erholdt Hr Fiskehandler J. C. Iisager heraf Byen Udnævnelsen som Auktionsmester i Frederikshavn. Hr. Iisager, der i en Række af Aar ihærdigt har arbejdet for at føre denne Sag igennem kan nu se et Resultat af sine Anstrengelser, idet den første Auktion blev afholdt Tirsdag den 19de ds. i en til Øjemedet indrettet med Betongulv forsynet Auktionshalle, som Hr. Iisager har ladet indrette paa Havnepladsen ved Fiskehusene. Da der i det Hele kun var tilført lidt fra Fiskepladserne i den sidste Ugn, var det ikke store Kvanta, der blev forauktionerede, men det, der blev solgt, opnaede gode Priser, f. Ex. for Tunge 80 Øre stor Pighvar fra 67—76 Øre. Med de Erfaringer som man i Udlandet har indvundet med denne Sag for Øje, er der Grund til at tro, at denne Salgsmaade for Fiskerne vil være den, hvorved de faa mest ud af deres Fangst, idet de formentlig stedse ville kunne opnaa Dagens højeste Pris. Man maa derfor haabe at dette Foretagende maa have Fremgang, og at dette uden altfor stor

er flyttet og staar nu i 33 Fod Vand ved V.-Siden af 15 Fods Grunden. 60° 18' 50" N. Br. 27° 13' 26" Ø. Lgd.

**Tydskland. Frisches-Haff.** Den sorte Baaketønde, mærket »*Danzig*«, med rød Ballon, ved Indløbet fra *Frisches-Haff* i *Weichel-Haff* Kanal er inddragen. Paa dens Station er opført en Fyrbaake, hvorfra vises et hvidt, fast Fyr. Der er ikke Vagt ved Fyret.

**Fyrskibet „Adler-Grund“.** Fyrskibet »*Adler-Grund*« er inddraget. Tønderne ved Stationen ere udlagte.

### Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Vrag i Nordseen.** Føreren af Dampskibet »*Olga*« meddeler:

Den 18de Decbr. laa et Vrag med Bunden opad paa 56° 40' N. Br. 7° 55' Ø. Lgd.

Vrag ere fornylig blevne rapporterede paa følgende Steder: — 54° 0' N. Br. 2° Ø. Lgd. — 55° 0' N. Br. 2° Ø. Lgd. — 54° 0' N. Br. 3° Ø. Lgd. — 53° 55' N. Br. 5° 15' Ø. Lgd. — 52° 25' N. Br. 3° Ø. Lgd. — 53° 37' N. Br. 4° 23' Ø. Lgd.

Da mange Skibe desuden ere blevne forladte i den sidste Tid, advares Skibsførere for Vragene.

**England. Themsen.** Da *Ovens flats* er tiltagen, er *Ovens* Tønde flyttet 2 Kbl. SV. t. S. hen og ligger nu i 16 Fod Vand, Springtids Lavvande, fra *Cliff Creek* forreste Baake i SV.  $\frac{1}{2}$  V., 1 Kml. og fra *Higham Saltings* forreste Baake i NV.  $\frac{1}{4}$  V., 4 Kbl.

**N. E. Bawdsey.** Da *Bawdsey sand* er tiltaget, er *N. E. Bawdsey* Tønde flyttet  $\frac{2}{3}$  Kbl. ØNØ. hen. Den ligger nu i 5 Fv. Vand, Springtids Lavvande, fra Fyrskibet »*Shipwash*« i SV.  $\frac{1}{4}$  S. 1,2 Kml. og fra *Orford* Fyr i S. t. Ø.  $\frac{1}{4}$  Ø., 3,4 Kml.

**Beach End.** I Januar 1894 ombyttes *Beach End* Klokketønde med en Lys- og Klokketønde, der viser hvidt Lys med Formærkelser.

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

**Little Russel Guernsey.** Baaken paa *Plate Fougère* ved V.-Siden af *Little Russel*, er bortskyllet. Den bliver rimeligvis ikke opført igjen for i April 1894. — 49° 30' 50" N. Br. 2° 29' 10" V. Lgd.

**St. Mary's sound. Scilly islands.** En Klippe, hvorpaa der er 4 Fv. Vand, Springtids Lavvande, ligger SV. for *Steval point*, fra Midten af *St. Mary's castle* i S. 45° V., c.  $5\frac{1}{4}$

Besvær maa overvinde de Vanskeligheder det naturligvis som alt nyt vil have at bekæmpe.

— nu.

Den danske Handelsflaade har erholdt en smuk Tilvæxt i Kaptajn Nissens for nylig i Hamburg købte Barkskip »Waterfox«, der maaler 348 Reg. Ton og laster 470 D. W. Skibet, der har nyt Kobber og er i alle Maader godt udhalet, indlader for Tiden Patentkul i Cardiff, for at vise det danske Flag paa Brasiliens Kyster.

Manchester—Kjøbenhavn direkte. En Dampskibsforbindelse her imellem aabnes fra Nytaar, efter at den fra Manchester ud til Merseyfloden gravede Kanal er bleven fuldendt. Dampskibet »Viking«, tilhørende Det Forenede Dampskibs Selskab, afgaar fra Manchester hertil den 3die eller 4de Januar og Ruten agtes derefter vedligeholdt regelmæssigt, saafremt der bliver tilstrækkelig Trafik. Godstrafiken mellem Kjøbenhavn—Manchester er hidtil hovedsagelig gaaet over Hull.

Vore ærede Postabonnenter erindres om, at Fornyelsen af Abonnement for Januar Kvartal 1894, for at undgaa Standsning i Forsendelsen, maa foregaa senest d. 27de December.

Kbl og fra Woolpack Banke i N. 64° V. 49° 54' 30" N. Br. 6° 19' 50" V. Lgd.

### Nordlige Atlanterhav.

**Vrag i Atlanterhavet.** Den 27de Novb. 48° 45' N. Br. 12° 35' V. Lgd. Vrag af et Jernskib paa c. 1,000 Tons med Bunden opad; Bunden brun, Siderne sorte.

**Frankrig Trousses.** Et Vrag ligger sunket paa Trousses Rhed, 2<sup>3</sup>/<sub>4</sub> Kbl. NØ. fra Perroline Brohoved. Vraget er afmærket med en grøn Tønde. 45° 58' 25" N. Br. 1° 13' 30" V. Lgd.

**Portugal. Tejo.** Den 1ste Januar 1894 foretages følgende Forandringer i Belysningen af Tejo:

Paa Kap *Raso*, mellem Fyrene *la Roca* og *Guia* tændes et rødt, fast Fyr, der lyser fra N. 11° Ø. gennem Ø. og S. til S. 43° V. Flammens Højde: 32 Fod. Lysvidden: 5 Kml. Fyret vises fra et graat Fyrhus paa Fort S. *Braz* N.-lige Bastion. 38° 42' 30" N. Br. 9° 29' 5" V. Lgd.

Paa *Cascaes*, ved S. Kant af Pladsen *D. Amelia*, tændes et rødt, fast Fyr, der lyser fra N. 62° Ø. gennem Ø. og S. til S. 56° V. Lysvidden: 2 Kml. 38° 41' 40" N. Br. 9° 25' 10" V. Lgd.

*Guia* Fyr lyser fra Ø. gennem S. og V. til N. 88° V. Lysvidden: 15 Kml.

### Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**Italiens Ø.-Kyst. Pesaro.** Den 4de Januar 1894 tændes

**B**idrag til Bladet bedes adresserede til Holsteinsgade 9, Kjøbenhavn Ø.

**K**lager over Bladets Forsendelse bedes hurtigst muligt indsendt til Holsteinsgade 9, Kjøbenhavn. Ø.

### Fragtberetninger.

D'hr. **Funch, Edye & Co., New-York**, meddele under den 15. December:

Den almindelige Tilstand i Dampskibsbefragtningsforretningen er ikke undergaaet nogen væsentlig Forandring siden vor sidste Beretning, med Undtagelse af en noget livligere Efterspørgsel efter Korn i mindre Partier. Fragtraterne have som Følge deraf vist en fastere Tendens, i Særdeleshed til Havne i Storbritanien; men Efterspørgslen efter hele Ladninger vedbliver at være livløs og Rhederne tilbyder villigt deres Skibe til de løbende Rater saavel for strax som senere Afskibning.

Et lidt mindre rigeligt Tilbud af hurtig disponible Skibe har medført en noget fastere Tendens i Bomuldsfragterne; men der synes ikke at være nogen Tilbøjelighed til Forretning udover hvad der indgaar under Begrebet fra Haanden og i Munden.

I andre Forretningsbrancher er intet af Interesse at meddele.

Vort Sejlskibsmarked vedbliver at holde sig i samme livløse Tilstand som forud og der er faktisk ikke det mindste af Interesse at omtale, ligesom der heller ikke kan meddeles nogen nævneværdig Forandring i Raterne.

ved *Castel di Mezzo*, der ligger 5<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Kml. NV. for *Pesaro* og Ø. for *Cattolica*, et hvidt Blinkfy, som hver 10 Sekunder viser Et-Blink, Blink i 2s., Mørke i 8s. Flammens Højde: 220 Fod. Lysvidden: 22 Kml. Linseapparat af 3die Orden. Fyret lyser over 170°, fra S. 64° Ø. gennem Ø. og N. til N. 54° V. Det vises fra et c. 60 Fod højt, rundt Taarn ved Fyrmesterboligen. 43° 57' 33" N. Br. 12° 48' 28" Ø. Lgd.

### Karantænebestemmelser m. m.

**Sverrig.** — *Salonika* er erklæret for kolerasmittet.

**Norge.** — *Stettin*, *Swinemünde*, Havne ved *Oder*, Departementerne *Finisterre Morbihan* og *Loire inférieure* ere erklærede fri for Kolera.

**Spanien.** — Skibe fra *Odessa* og *Salonica* og 85 Kml. Omkreds tilstaas fri Praktika.

**Gibrallar.** — Overfor *Odessa*, *Tripoli* og *Salonica* er der 5 Dages Karantæne.

**Tyrkiet.** — Der er forordnet 10 Dages Karantæne for Skibe fra *Bartini* og *Saloniki*, 5 Dages for *Odessa* og 1 Dags for russiske Havne mellem *Theodosia* og *Kertsch*.

**Malta.** — Overfor *Konstantinopel* er der 10 Dages Karantæne. Karantænen overfor Havne i det europaiske Tyrki ved *det Sorte Hav*, i *Rumænien*, i *Rusland* ved *det Sorte Hav* og *det Azovske Hav*, fra Havne ved *Dardanellerne*, *Marmara Havet* og *Bosporus*, samt fra *Smyrna*, *Scie* og *Chesme* er ophævet.

**Ægypten.** — Skibe fra *Livorno* tilstaas fri Praktika.

#### ABONNEMENTSPRISEN

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

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

#### AVERTISEMENTSPRIS:

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

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER FREDAG.

Nr. 16.

Kjøbenhavn, Fredag den 12. Januar 1894.

1. Aarg.

INDHOLD: Sejlens Nyttevirkning i Dampskibe, af Kaptajn i Flaaden C. Trolle. — Opfordring til skandinaviske Dampskibsredere. — Loddemaskiner og Dybdemaalere, af Premierløjtnant i Flaaden C. Clausen. — Special-Udstillingen af nye Opfindelser. — Spørgsmaal og Svar. — Fra Sø og Land. — Havarier og Forlis. — Skibsefterretninger. — Fragtberetninger. — Efterretninger for Søfarende.

**AXEL E. AAMODT,**

18, Kongens Nytorv 18.

Grundlagt 1857. Telefon 106.

De af Søkartarkivet udgivne nye Skibs- og Maskin-Dagbøger anbefales.

Fra Aktiebolaget Bofors & Gullspång i Sverrig leverer jeg paa Bestilling større og mindre Gjenstande i

**støbt Staal,** saasom:

Skibsstævne,  
Skibsskruer,  
Roerrammer,

Stempler,  
Krumtappe,  
Ambolte,

Tandhjul,  
Ankere,  
etc. etc

Støbt Staal fra Bofors-Gullspång er smeddeligt samt i Styrke og Sejghed fuldt jævnløst med det bedste smeddede Staal af tilsvarende Haardhedsgrad

Kjøbenhavn.

Jørgen Jensens Efterfigr.

Telefon 1268.  
Telegr.-Adr. Nilsson 167.

**Carl Nilsson,**

Amaliegade 37,  
Kjøbenhavn K.

Lager af Olier og Maskin-Artikler.

Leverander  
til de fleste danske Dampskibsselskaber.

## Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri, Helsingør,

paatager sig Bygning og Reparationer af Jern- og Staal-, Damp- og Sejlskibe, Dampmaskiner, Kjelder samt Maskinarbejde af enhver Art. — **Tørdok**, 320 engelske Fods Længde i Bunden, samt **Patentslip** for Skibe af indtil 750 Tons Egenvægt.

## „Dansk Søfartstidende“,

udgaar fra 1ste Januar i betydelig udvidet Skikkelse. Bladet bringer, som hidtil, Artikler om alle i Forbindelse med Skibsfarten og Fiskeriet staaende Forhold og følger alle Bevægelser paa Søfartens Omraade her hjemme og i Udlandet; det bringer ugentlige Beretninger om Fragtforholdene gennem Meddelelser fra London, Liverpool, Hamburg, New-York og Kjøbenhavn; det indeholder Søkartarkivets „Efterretninger for Søfarende“.

„Dansk Søfartstidende“ bringer fra 1ste Januar en ugentlig Oversigt over danske Skibes Bevægelser, støttet paa Meddelelser fra de fleste danske Damp- og Sejlskibs-Rederier; endvidere udførlige Meddelelser om Nybygninger, Havarier, Forlis. Det bringer en ugentlig Beretning om Forhyringsforholdene, maanedlige Meddelelser om Fiskeeksporten og Fiskehandelen, Oversigt over de meteorologiske Forhold m. m. m.

„Dansk Søfartstidende“, Organ for Søfarten og Fiskeriet, fremtræder fra 1ste Januar tillige som Efterretningsorgan for Skibsfarten og bringer gennem sine talrige Forbindelser i Ind- og Udland udførlige og paalidelige Meddelelser om alle Søfartsforhold.

Abonnement for Januar Kvartal 1894 à 1 Kr. 50 Øre foruden Postpenge, tegnes paa alle kgl. Postkontorer og Brevsamlingssteder, i alm. dansk Skibstørrerforenings Kontor, St. Annæ Plads 13, K, fra 11—3, og i Redaktionen, Holsteinsgade 9, Ø.

Annoncer modtages sidstnævnte to Steder og i Triers Bogtrykkeri, Bredgade 32, K.



Isolering (Kieselguhr, Filt m. m.) paa Kjelder, Dampre m. m.

## Styrmand og Overlærer i „Georg Stage“.

Som 1ste Styrmand og Overlærer i »Georg Stage« søges en Mand, der har Evne og Lyst til at behandle Drengene, og som har faret med Sejlskibe som Fører eller Styrmand.

Lønnen er 1200 Kr. aarlig. Ansøgere henvende sig til Kontre-Admiral C. A. Bruun, Søkvæsthuset.

## Skibsdagbøger

(Normalpapir)

$\frac{1}{2}$  Aars &  $\frac{1}{2}$  Aars,  
til Forbrug og Forhandling  
billigst hos

**S. Friedländer.**

14 Ved Stranden 14.



# C. F. Schlüter,

## teknisk Maskin- og Skibshandel.

Grundlagt 1857.

Kjøbenhavn. 26, Peder Skramsgade, K.

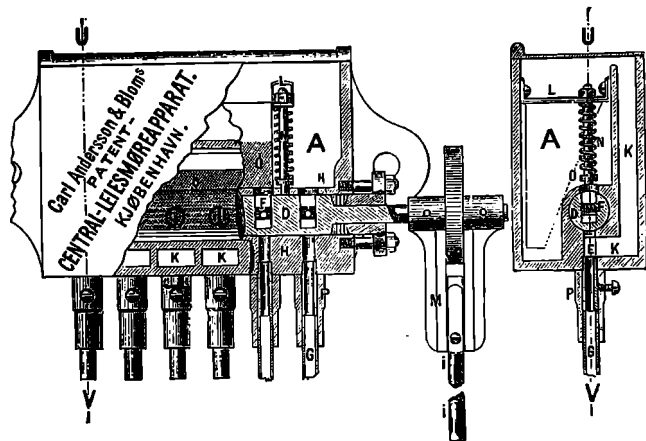
Import og Export-Lager til en gros Priser  
af Maskin- og Cylinderolier og Alt til  
Sømaskiner henhørende.

D'Hrr. Maskinmestres Opmærksomhed henledes herved  
paa Firmaet

**CARL ANDERSSON & BLOMS**

anerkjendte automatiske

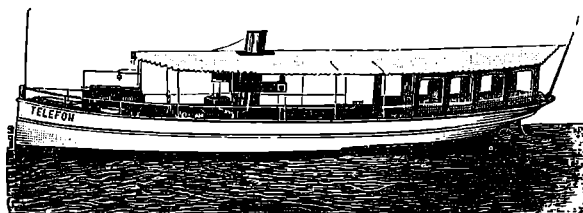
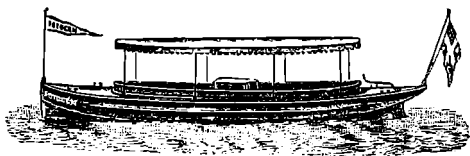
„Central Lejesmøreapparat“.



I Løbet af 4 Aar afsat 3000 Apparater. Garanti 10 Aar.

**LJUNGGRENS VERKSTADS**

**AKTIEBOLAG  
CHRISTIANSTAD.**



Dampbaade for Passager- og Bugsertrafik samt  
Lystbaade med Damp- eller Petroleumsmaskiner.

Agenter for Danmark:

**F. L. SMIDTH & CO.,**

VESTERGADE 29.

KJØBENHAVN.

Køb, Salg og Nybygning af Sejl og  
Dampskibe, Uddybningsmateriel og  
Transportpramme

besørges fordelagtigt af

**Ingeniør Andr. Vang**

Kjøbenhavn.

**Anders Rasmussen,**

Skomager, Svendborg,

**Specialist i vandtæt Fodtøj & Søstøvler.**

Flere Aars Erfaring og mange Anbefalinger for leverede vand-  
tætte Søstøvler.

Alt Fodtøj kan leveres vandtæt.

# Cornelius Knudsens Etabl.,

37. Kjøbmagergade Kjøbenhavn.  
Patent Multiplicator, Kompasser,  
Sprit- og Baadskompasser,  
Patent Tidsglas. Saltmaalere,  
Sextanter og Oktanter.

Kaptejn Rungs

**Universal-Bathometer.**

Logge og Loddemaskiner.

Dybhavsthermometre  
med Vendeapparat.

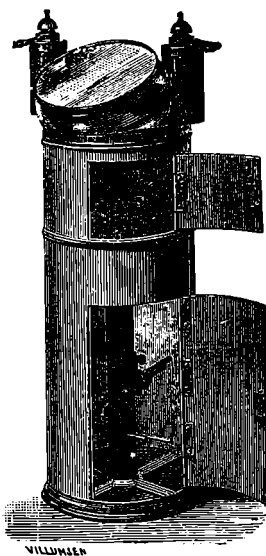
Barometre, Thermometre, Manometre.

Indicatorer. Tegnebestikker.

Parallellinealer.

Marinekikkerter.

Complete Dykkerdragter



Reparationer udføres med Omhu.

# J. D. Beauvais,

Conservesfabrik.

Grundlagt 1850.

Leverandør til de kgl. danske og svenske  
Mariner.

Fuldstændig Skibsproviantering

# Felten & Guilleaume.

Mülheim a/Rhein bei Cöln.

Fabrikanter af

alle Slags Jerntraad,



Jerntrosser, Jernrigning etc.

i alle Dimensioner og Længder.

Repræsentant for Danmark:

**Ernst Meyer. Kjøbenhavn. Holbergsgade 17.**

# Mollerups

## Originale Smøreapparater

med det nyt opfundne og i alle Industri-Lande  
patenterede

**Wernerske Differential-Palhjul,**

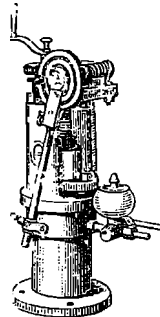
hvormed en mindst 7 Gange saa fin Regulering  
af Olie-Tilførslen som med et almindeligt Pal-  
hjul opnaas, faas udelukkende hos

**M. Clausen.**

Telefon 1269.

Kjøbenhavn K.

Prospekter sendes gratis og franko.



# LUDVIG OLSEN.

Pommersk Trælasthandel.

Nørresøgade 7. Kjøbenhavn K.

Indførsel af Sveller, Telegrafstænger, Rundtræer og Bjælker i  
alle Dimensioner, Grantømmer til Bygningsbrug, Gran- og  
Fyrreplanker etc. etc.

## Sejlens Nyttevirkning i Dampskibe.

Af Kaptajn i Flaaden C. Trolle.

Den nyere Tids Bestræbelser for at afskaffe alt, hvad der hedder Sejlrejsning i Dampskibe, forekommer os af flere Grunde forkastelig; Sejlene have deres fulde Berriggelse ved Siden af Dampkraften, ikke blot som Støttemiddel under Skibets Bevægelser i Sø, men navnlig som Hjælpemiddel til Opnaaelsen af et økonomisk Kulforbrug, hvilket baade er en direkte Gevinst, og tillige kan have den største Betydning ved paa længere Rejser at forebygge Ophold undervejs for Kulforsyning.

Medens man ellers ved forbedrede Maskin- og Kedelkonstruktioner har opnaaet meget i Retning af Kulbesparelse, har man hidtil ikke paa rationel Maade draget Fordel af Vinden, en Kraft, der næsten altid er tilstede og til fri Raadighed, og som ret benyttet vil kunne give en Kulbesparelse af anseelig Værdi, navnlig i Skibe, hvis Maskiner ere indrettede til stor Expansion.

Det gælder nemlig om, for at opnaa fuld Nyttevirkning af Sejlene, at udfinde ved Forsøg, hvor meget man kan reducere Maskinens Omdrejninger ved forskellige Kulingsgrader og Vindens forskellige Indfaldsvinkler uden at tabe i Fart. Bibeholdes nemlig det samme Antal Omdrejninger af Maskinen, efter at Sejlene ere tilsatte, vil Fartforøgelsen dog sjældent beløbe sig til mange Tiendele Knob, og den direkte Nytte saaledes ikke være meget iøjnefaldende, hvilket vel ogsaa er Grunden til Sejlens lave Kurs blandt Dampskibsførere. Man maa imidlertid vel erindre, at der foruden Fartforøgelsen findes en anden nok saa betragtelig Fordel af Sejlene, der giver sig tilkende i Kulbesparelse, da det er indlysende, at Maskinens Arbejde bliver formindsket med det Arbejde, som Sejlene udfører, og saaledes kræver mindre Forbrug af Damp, altsaa mindre Fyring.

Sejlens Økonomi træder dog skarpere frem, naar Maskinens Omdrejninger reduceres saa meget, at Skibets oprindelige Fart inden Sejltilsætning netop bibeholdes; thi medens man i førstnævnte Tilfælde lader Maskinen udføre det meste af det fælles Arbejde, bliver det i sidste Fald Sejlene, der yde den fulde Nyttevirkning, og da Drivkraften til disse er gratis, tør man ogsaa heraf vente sig det største økonomiske Udbytte.

Hvorledes dette stiller sig, fremgaar af en Række Prøver, der af Indsenderen ere foretagne ombord i Fiskeri-Inspektionsfartøjet »Hauch« paa dets Togt fra 17de Marts—22de November 1893, og hvis Resultater ere optegnede i hosstaaende Skema.

Da Vindstyrken ikke er maalt, men jugeret, og da Vindens forskellige Indfaldsvinkler er ladet ude af Betragtning, tør man vel ikke direkte sammenligne de forskellige Prøver indbyrdes; men det er dog iøjnefaldende, at den største Kulbesparelse er opnaaet ved de Prøver, hvor Reduktionen af Maskinens Omdrejninger er størst.

Ved Prøve Nr. 1 ere Omdrejningerne reducerede med ca. 40%, ved Prøve Nr. 8 med ca 20% af det normale, idet der under almindelige Forhold uden Sejl benyttes:

140 Omdrejninger til 7 Miles Fart			
160	—	8	—
180	—	9	—

ligesom det bør bemærkes, at den mest økonomiske Gang med Maskinen alene er 140 Omdrejninger; Sejlens Nyttevirkning bliver derfor mere iøjnefaldende ved de større

1898 Dato	Prøvens Varighed i Timer	Maskinens Gennemsnits- Omdrejninger pr. Minut	Lagget Fart i Knob	Udløben Distance i Kvartmil	Kulforbrug i Pund		Vindens Styrke	For at opnaa samme Fart uden Sejl forbruges:		Besparelse i Kulforbrug
					pr. Time	pr. Knob		Pund Kul pr. Time	Pund Kul pr. Knob	
21. April	14	90.3	7.5	98	52	7	3—4—2	ca. 138	ca. 17	62%
21. Maj	4	154.6	8	32	115	14.4	3	ca. 158	ca. 20	27%
24. Maj	4	134.9	8	31.5	82.5	10.5	2	ca. 158	ca. 20	47%
25. Maj	2	120	7.4	14.7	70	9.5	3	ca. 132	ca. 17	47%
31. Maj	4	145	6.6	27	95	14.1	4*)	ca. 108*)	ca. 16*)	12%
31. Maj	8	160.6	8	65	105	13	3	ca. 158	ca. 20	34%
29. Juli	7	142.2	7	50	98.8	12.6	3*)	ca. 116*)	ca. 17*)	14%
2. Novbr.	4	146.3	9.2	38	85	9	3	ca. 315	ca. 36	73%

\*) Høj Næsesø, hvorved Prøven bliver noget misvisende, da det opgivne Kulforbrug uden Sejl gælder for smult Vand. Sejlens Nyttevirkning vilde altsaa i Virkeligheden være noget større end Tabellen udviser.

Hastigheder, til hvilke Kulforbruget med Maskinen alene stiger meget betydelig.

Sejlføringen har under Prøverne været: Klyver, Stagfok og to Gaffelsejl med samlet Fladeindhold af ca. 1520 □ Fod.

Der kunde rejses den Indvending mod ovenstaaende

Tabel, at man i Praksis ikke kan vente saa stor Fordel af Sejlene, som disse Prøver kunde synes at love, især i vore Smaafarvande, hvor man sjældent styrer samme Kurs i længere Tid.

Det kan derfor have sin Interesse at erfare, at »Hauch«, der netop færdes udelukkende i de danske Farvande indenfor Skagen i ca. 8 Maanedre af Aaret, har ført Sejl i 462 Timer af de 1290 Timer, Skibet har været under Gang, og dog har man ofte af andre Hensyn undladt at profitere af Vinden.

Sammenlignes Økonomijournalerne for 1892 og 1893, vil man erfare, at Kulbesparelsen for hele Togtet har været ca 12% større i 1893, idet 1 Kvartmil de nævnte Aar har kostet henholdsvis 19.6 og 17.3 Pd. Kul.

Men 12% Kulbesparelse for hele Togtet svarer til gennemsnitlig ca. 33% for den Tid, der er ført Sejl, og dette er et meget gunstigt Resultat, naar man tager i Betragtning, at »Hauch«s nuværende Rejsninger og Sejl ikke ere indrettede med Sejlads for Øje; Sejlarealet er saa ringe, at man har ført fulde Sejl i rebet Merssejlskuling. Allerede paa det forestaaende Togt vil der forhaabentlig gives Lejlighed til meget interessante Sammenligninger mellem Nyttevirkningen af et forældet og et moderne Sejlsystem, idet »Hauch« vil blive forsynet med Sejl efter Hr. Ingeniør Vogt's patenterede System, der dels forventelig vil give langt større Nyttevirkning, uagtet Rejsningerne ikke forlænges eller Sejlarealet forøges med mere end ca. 60 □ Fod, dels vil medføre, at Sejlene kunne udnyttes langt oftere, da de kunne staa fulde nærmere Vinden, samt navnlig ikke pose i stiv Kuling og derved tabe i Nyttevirkning.

I Dampskibe spiller dette en meget væsentlig Rolle; medens Raasejl her kun i meget faa Tilfælde ville være til Nytte (maaske i 10 af 100 Tilfælde), og under alle Omstændigheder uden Tvivl bør erstattes af Bomsejl, fordi den farligere Vind, der fremkommer som Resultant mellem den virkelige Vindretning og den ved Skibets Fart frem-

kaldte Vindbevægelse modsat Kursen, netop kræver et meget rationelt Bidevind-Sejlsystem, tør man sige, at Raasejl i de øvrige 90% Tilfælde ere til Skade ombord i en Damper paa Grund af Ræernes Vindfang. Forinden Resultatet af de her bebudede Sammenligningsprøver foreligger, skulle vi ikke indlade os paa at fremhæve andre forventede Fordele af Ingeniør Vogts Sejlsystem, der er bleven saa højest forskelligt bedømt, uden at være prøvet i noget større Fartøj; under Kapsejls mellem mindre Fartøjer, der dog alle ere temmelig korrekt riggede, har Systemet allerede vist sin store Overlegenhed paa Kryds.

Saa meget er dog sikkert, at den nævnte Teknikers fortjenstfulde Arbejder og Erfaringer vedrørende Aeordynamikken bør tages under alvorlig Overvejelse af vore Skibskonstruktører; Vinden er en Drivkraft, som ikke bør lades ude af Betragtning.

Vi kende to Tilfælde, hvor Dampskibe have klaret en Læger fra sig paa Kryds med Sejl og Maskine i Forening, og det er jo en kendt Sag, at Fiskersmakker og for and aft riggede Fartøjer i Stormvejr krydse sig langt til Luvart af Fragtdampere, der op mod Vind og Sø undertiden kun gøre 2—3 Knob med fuld Kraft paa Maskinen og stort Kulforbrug. Med et Sejlsystem, der tillod at ligge Vinden ca. 4 Streger nær, vilde en saadan Damper paa Kryds let opnaa 6—7 Mils Fart, bruge færre Kul, og paa 2 Timer naa ligesaa langt op i Vindøjet, som den ellers vilde være 3 Timer om at tilbagelægge paa en ret Kurs.

Økonomi er Tidens Løsen; vi formene, at der paa Skibskonstruktionens Omraade endnu er noget at indvinde i den Retning, og da navnlig ved en Kombination af Damp- og Sejlkraft. Foreløbig tro vi dog, at Udviklingen vil gaa i Retning af Sejl i Dampskibe og ikke Damp i Sejlskibe, dog med Undtagelse af Fiskerfartøjer, der i Forvejen ere udrustede med Dampspil; her vil Dampen ofte med Fordel kunne benyttes ogsaa til Fremdrivning, og Kulpladsen kan her lettere skaffes tilveje end i Fragtskibe.

## Opfordring til skandinaviske Dampskibsredere.

I »Norges Sjøfartst.« læses følgende:

Enhver Dampskibsreder opkaster vistnok daglig for sig selv det Spørgsmaal, om vi nu staa foran en Bedring i Fragtmarkedet eller ikke.

Besvarelsen heraf er ikke saa let at give, men at dømme efter visse Tegn paa denne Branches Omraade og de i den senere Tid herskende noget stivere Fragsatser, saa er der mange, som mener, at vi nu snarere staa foran en opadgaaende end en yderligere nedadgaaende Konjunktur.

De amerikanske Handels- og Jordbrugsforhold har i de senere Aartier været et godt Barometer for den øvrige Verdenshandel. Efter Sølvlovens Ophævelse og Sandsynligheden for en Ophævelse eller ialfald en betydelig Reduktion af Mc. Kinley-Tarifens Toldsatser skal Forholdene i Amerika være begyndt at rette paa sig, saa at der er grundet Haab om en Forandring til det bedre. Men Rederne er ikke alene afhængige af Markedets Tilstand, de er i en ikke liden Grad afhængige af deres egen Optræden.

Var alle eller ialfald en Pluralitet enig om visse Satser, saa beherskede de simpelthen Markedet; men selv om dette er umuligt, saa maatte det dog kunne lykkes at faa de skandinaviske Dampskibsredere til at indse, at man ved en tilbageholdende Optræden og ved at fordre nogenlunde rentable Satser, vilde kunne bidrage til at fremskynde Forholdenes Bedring for Skibsfarten.

Selv om vor Flaade er liden i Forhold til Englands, saa er de skandinaviske Redere især med mindre Baade kommet ind paa enkelte Markeder, hvor Købmændene vistnok foretrækker dem fremfor andre, ligesom de engelske Redere ikke har bygget saamange Smaabaade i den senere Tid som før.

Vi tror derfor, at vore Redere ikke bør akceptere al Slags Satser for 1894, og vi opfordrer samtlige skandinaviske Dampskibsredere til at være tilbageholdende saavidt som muligt og ikke at slutte til urentable Rater.

Bergen, 30te December 1893.

Dampskibsreder.

## Loddemaskiner og Dybdemaalere.

Af Premierløjtnant i Flaaden C. Clausen.

(Fortsat).

Kaptajn Rung anvender nemlig ikke som W. Thomson en løs Følepind, der med Haanden trykkes mod Linen under Udløbet, for ved dennes pludselige slækken af at mærke, naar Loddet har Bund; men hans Føler bestaar af en Vægtstang, hvis lange Arm er forsynet med en Rulle, der hviler paa Lodlinen, og som altsaa synker ned i det Øjeblik, Loddet tager Bunden.

Herved løftes Vægtstangens korte Arm og sætter ved denne Bevægelse en Plade-Bremse i Virksomhed. Dernæst drejes Haandsvinglet til Indhivning; en Skive-Bremse klemmer sig da fast til Tromlen, Plade-Bremsen oppgaas, og Loddet hives hjem.

Ved Selvbremningen opnaas større Betyggelse mod Fremkomst af Kinker paa Staaltraadslin, saa at Faren for at miste Lod og Dybdemaalers formindskes betydeligt. I samme Øjemed har man anstillet Forsøg med Line, der er snoet sammen af to tyndere Staaltraade; men Resultatet foreligger endnu ikke.

Af de forskellige Dybdemaalere, som William Thomson har fremstillet til Brug ved sin Loddemaskine, have kun to faaet blivende Betydning, nemlig »Det farvede Glasrør« og »Depht-Rekorderen«.

Den første af disse bestaar af et tyndt Glasrør, der er lufttæt lukket i den ene Ende, og som indvendig er farvet rødt ved kromsurt Sølvilte, hvilket Stof affarves ved Berøring med Havets salte Vand, idet der dannes hvidt klorsurt Sølvilte.

Naar Lodskud skal tages, anbringes det farvede Glasrør i et Messinghylster, der er najet til Plattingen, hvori Loddet er fastgjort, og som har et Hul i den nederste Ende, for at Vandet kan komme ind.

Ifølge den bekendte Lov, at Luftens Rumfang forholder sig omvendt som Trykket, vil Vandet under Glasrørets Bevægelse ned mod Havets Bund efterhaanden stige højere og højere op deri og affarve den røde Belægning.

Efter at Indhivningen er tilendebragt, kan Lodskuddet da faas ved at lægge Røret til en Skala og aflæse det Antal Favne, der staar ud for Afskæringen af Farvestoffet.

Denne Dybdemaalers har den store Mangel, at Angivelsen af store Dybder er temmelig unøjagtig, idet de tilsvarende Inddelinger paa Skalaen ligge meget tæt ved hinanden.

Hertil kommer endvidere, at hvert Glasrør kun kan benyttes én Gang, hvorefter det igen maa opfarves.

Der kræves saaledes en stor Beholdning af Rør for at kunne tage hyppige Lodskud, og Anskaffelses- og Vedligeholdelsesomkostningerne blive saaledes betydelige.

Det maa dog paa den anden Side ikke forglemmes, at Forlis af et enkelt Rør kun spiller en ringe Rolle i økonomisk Henseende.

Endnu en Ulæmpe klæber der ved det farvede Glasrør, nemlig at det ikke kan benyttes i ferskt eller nærlig ferskt Vand, hvorved Anvendelsen begrænses en Del.

I Depht-Rekorderen er der bødet paa de ovenomtalte Svagheder, som det vil ses af følgende Beskrivelse:

Instrumentet, der forøvrigt ogsaa er baseret paa Luftens foranderlige Rumfang ved større eller mindre Tryk, bestaar af et lille Stempel, som vandrer lufttæt i et tyndt, cylinderformet Rør, hvilket igen er indesluttet i et bredere og længere Hylster.

Den lille Cylinder er aaben foroven, saaledes at Luften her fra frit kan strømme ud i den omgivende Beholder og omvendt, medens den nedre Ende, hvorigennem Stempelstangen gaar, kun giver Adgang for Vandet, naar der loddet.

Det brede Hylster fortsættes ved to Sidestykker, der forneden forenes ved en Plade, til hvilken den ene Ende af en Spiralfjeder er fastgjort.

Den anden Ende af Fjederen er forbundet til Stempelstangen, hvorpaa lige store Inddelinger ere afsatte, og som endvidere er forsynet med en lille, kun ved Friktionen fastholdt Viser, der altsaa kan glide op- eller nedefter.

Naar Depth-Rekorderen skal benyttes, skydes Viseren helt op paa Stempelstangen til den støder mod Cylinderens Bund, og Instrumentet indføres dernæst i et hult Rum foroven i Loddet.

Medens under Lodningen Dybdemaalers synker ned ad mod Bunden, tvinger det voxende Tryk af Vandet Stemplet i Vejret. Den Vandring, som Stempelstangen derved faar, er afhængig af Spiralfjedrens Modstand og af Vandets Dybde; denne findes ved Hjælp af den omtalte Viser, der nemlig, saa længe Depht-Rekorderen er i nedad-gaaende Bevægelse, maa forskyde sig langs hen ad Stempelstangen, efter som den er forhindret i at følge med.

Efter endt Indhivning af Loddet er Stemplet gaet tilbage til sin oprindelige Stilling; men Viseren er bleven siddende paa det Sted af Stempelstangen, hvortil den blev forskudt, og her ud for dette Sted aflæses da den Inddeling paa Skalaen, som angiver Vandets Dybde.

At Inddelingerne, som forøvrigt ere lovlige nære ved hverandre, her ere lige store, ligger i, at Spiralfjedrens Modstand er reguleret saaledes, at den tiltager i samme Forhold som Vandets Tryk.

Depht-Rekorderen er uden Tvivl en smukt konstrueret Dybdemaalers; men et andet Spørgsmaal er det, om dens Angivelser altid ere fuldt paalidelige. Det kan jo nemlig tænkes, at den Gnidningsmodstand, som skal fastholde Viseren paa rette Sted af Stempelstangen, ikke altid vil være tilstrækkelig stor til at forhindre en ufrivillig Forskydning, og hvis et saadant Tilfælde indtræder, bliver Resultatet selvfølgelig meget tarveligt.

Det samme vil være Tilfældet, saafremt Stemplet bliver utæt, saa at der løber Vand ind i Luftbeholderen.

Et saadant Uheld kan dog imidlertid forhindres ved tilstrækkelig Paapasselighed.

Af andre Dybdemaalere skal her kun endnu omtales Universal-Bathometret, der er opfundet af Kaptajn Rung, og som sikkert kan betegnes som det nyeste og bedste Instrument paa dette Omraade.

(Sluttes).

## Special-Udstillingen af nye Opfindelser.

Paa denne Udstilling, som for nylig er bleven aabnet i Industriforeningens Bygning, findes ikke saa faa Genstande af Interesse for Søfarten. Saaledes udstiller Instrumentmager Cornelius Knudsens Etablissement forskellige nautiske Instrumenter, af hvilke vi skulle nævne:

1. Kaptajn Rungs Universal-Bathometer.
2. Pr.-Løjtnant Clausens Universal-Deflektor.
3. Forskellige Kompasser, en Pejlskive med Dobbeltkikkertholder, en Heldningsnaal forsynet med cardansk Ophængning og et Azimuthspejl, der ere konstruerede eller forbedrede af A. Nørholm, samt endvidere
4. En Navigationspasser og en Parallellineal med Transportør, hvilke ere af engelsk Konstruktion, men forbedrede af Udstilleren.

Af disse Instrumenter ere de to førstnævnte for ganske kort Tid siden blevene udførligt omtalte i »Dansk Søfartstidende«, og de øvrige Opfindelser skulle da ogsaa i den nærmeste Fremtid blive gjorte til Genstand for en fyldig Behandling her i Bladet.

Forøvrigt lønner det sig i høj Grad at bese Udstillingen, der indeholder ikke mindre end 303 forskellige Numre,

af hvilke ikke saa faa, foruden de tidligere nævnte Opfindelser, hore ind under Skibsfartens Omraade, saaledes f. Eks.:

- Nr. 86. Tegning og Beskrivelse af en Redningsbaad med udvendig Luftbøje.
- 87. Tegning til en Isbryder,
  - 88. Model af et Isbrydningsapparat til at anbringe paa Dampskibe eller andre Fartøjer,
  - 89. Et elliptisk Skibshjul med bevægelige Skovle.
  - 90. Omstyringskobling for Skrueaxler i Motorbaade.
  - 91. Tegning og Beskrivelse af et Apparat til Stopning af Lækage,
  - 92 og 93. Tegning og Beskrivelse af Signalapparater til at advare Fartøjer imod eventuel Grundstødning,
  - 94. En Patentklampe,
  - 95. En Søkortkasse

samt endvidere flere andre Genstande, navnlig vedrørende Maskinvæsen.

## Spørgsmaal og Svar.

Ved at læse »Lov om Sønæringen af 25de Marts 1892« bliver man i Vilderede særlig med § 18, 1ste Stykke, som angiver en Mængde Undtagelser fra Bestemmelsen i forskellige Lovparagrafer, som Indenrigsministeren bemyndiges til under særlige Omstændigheder.

Hvis De, Hr. Redaktør, gennem oplysende Svar paa efterfølgende Spørgsmaal godhedsfuldt vilde hjælpe til at klare disse Bugter, tror jeg, at De vilde gøre mange med mig en stor Tjeneste.

Sp. A. Hvilke kan disse »særlige Omstændigheder« være, som bemyndiger Indenrigsministeren til at gøre Undtagelser fra Bestemmelserne i Sønæringslovens

Paragraf 2, 2det Stykke,

do. 9 Ltr. b, c, d,

do. 10, — b, c, d, e,

do. 12, — b,

do. 13, — b,

do. 14, — b, c,

samt do. 11, — a og } Disse to sidste dog kun for-  
do. 12, — a? } saavidt angaar Bestemmelserne om Fart.

Sp. B. Kan det under disse »særlige Omstændigheder« tillades Skibsførere af fremmed Nation at føre dansk Handelskib af hvilken som helst Størrelse og i hvilken som helst Fart, uden at Vedkommende har underkastet sig de lovbefalede danske Examina?

Sp. C. Hvorledes lyder Paragraf 2, Nr. 4, i Næringsloven af 29de December 1857 og Paragraf 1, Nr. 73, i Lov af 23de Maj 1873? — Begge disse Paragrafer nævnes som Stedfortrædere for Indfødsret i Lov om Sønæringen, Paragraf 9, Ltr. c.

ad. A. I den Kommissionsbetænkning, der ligger til Grund for Sønæringsloven, udtales det, at »en af Manglerne ved den nugældende Lovgivning er, at der i saa ringe Omfang er indrømmet Administrationen Myndighed til at dispensere fra Betingelserne for Retten til at erhverve de forskellige Sønæringsadkomster«. Kommissionen foreslaar derfor i sin § 18, at der skal kunne dispenseres, dels fra Fart-Betingelserne, dels fra Indfødsrets-Betingelserne, dels endelig fra Kravet paa den

i § 2, 2det Stykke, omhandlede udvidede Styrmandsexamen Om denne sidste siges det derhos, at den ikke er foreskrevet af Hensyn til Skibets sikre Navigering, men kun for at faa større Garanti for Skibsførerens aandelige Modenhed og Dannelse, og da der nu selvfølgelig kan findes Mænd, som ogsaa uden denne Examen kunne være i Besiddelse af de fornødne Forudsætninger for at kunne betros et Udvandrerskib at føre, har man ment, at Ministeriet maatte have Myndighed til at gøre Undtagelser fra den omhandlede Bestemmelse.

Under Lovforslagets Gang gennem Rigsdagen blev Dispensationsbeføjelsen efter § 18 yderligere udvidet.

Saa vel ifølge Kommissionsbetænkningens Udtryk som ifølge Sagens Natur maa de af § 18 omtalte »særlige Omstændigheder« være saadanne, at de paa den ene Side give samme Garanti for Paagældendes Evne til at bestride de vedkommende Forretninger, som de normale Betingelser give, og at de paa den anden Side vilde gøre det særligt ubilligt eller, for § 18, 2det Stykkes Vedkommende, særlig besværligt, om Adgangen spærredes den Paagældende, fordi han ikke bogstavelig opfyldte Lovens Betingelser.

En Undersøgelse af Indenrigsministeriets Journaler har iøvrigt givet til Resultat, at der til Dato næppe foreligger noget Tilfælde, hvor dette har benyttet sig af sin Myndighed efter § 18 — medens der selvfølgelig foreligger mange Dispensationer i Henhold til §§ 28 og 29.

ad. B. Efter Ordlyden af § 18, 1ste Stykke, kombineret med § 18, 2det Stykke, kan Indenrigsministeriet ganske vist meddele den omspurgte Tilladelse, men kun »for en enkelt Rejse eller for et bestemt Tidsrum, dog ikke ud over 6 Maaneder«, og forudsat at Vedkommende »paa anden Maade, navnlig ved en af ham i Udlandet aflagt Prøve, kan godtgøre at have erhvervet de fornødne Kundskaber«. Herved er imidlertid yderligere at bemærke, at den Indenrigsministeriet ved § 18, 2det Stykke, tillagte Bemyndigelse til at gøre Undtagelse fra Examensbetingelserne ikke fandtes i Regeringsforslaget, men er optaget paa Forslag af Landstingsudvalget under udtrykkelig Henviisning til, at den vilde have »væsentlig Betydning for Dampskibe, der anskaffes i Udlandet«. Det maa derfor ogsaa antages, at den kun vil blive anvendt i Overensstemmelse med denne sin Hensigt.

ad. C. Den i de to nævnte Love indeholdte Bestemmelse, hvortil der sigtes, gaar ud paa, at Vedkommende i mindst 5 Aar maa have opholdt sig og ernæret sig redeligt her i Landet og derhos enten have erhvervet Forsørgelsesret i den Kommune, hvor han vil nedsætte sig, eller stille Sikkerhed for, at han og Familie i Trangstilfælde ville blive modtagne til Forsørgelse andetsteds — men at der iøvrigt ved Traktater eller kgl. Adgang kan tilstaaes et fremmed Lands Undersaatter lige Adgang med Landets egne Børn til her at drive Næring.

Vi henlede Opmærksomheden paa den paa Bladets Forside indrykkede Annonce, gennem hvilken der søges en Styrmand og Overlærer i Skoleskibet »Georg Stage«.

### Fra Sø og Land.

Skruedampskibet »Fremad«, bygget af Burmeister & Wains Maskin- og Skibbyggeri for Odense Havnevesen og bestemt til Isbrydning og Bugsering paa Odense Kanal, gik i Gaar ud paa en Prøvetur i Sundet, men paa Grund af temmelig stærk Blæst og høj Sø maatte Prøven efter kort Tids Forløb opsættes til bedre Lejlighed. De for Odense Havnevesen tilstedeværende Repræsentanter havde imidlertid paa denne korte Prøvetur set tilstrækkeligt til at føle sig overbeviste om Skibets gode Egenskaber, og det er afgaaet til Odense, for der straks at optage sit Vinterarbejde som Isbryder.

Fyrtaarnet paa Helgoland, som hidtil ejedes af Trinityhouse i London, er fra 1ste Januar 1894 overgaaet til den preussiske Regering. (Hansa).

Fra 5te Januar opkræves Isbrydergebyr i Stettin.

Af »Nautical Magazin« uddrage vi følgende:

Titlen Kaptajn. Med Hensyn til Spørgsmaalet om Titlen Kaptajn, som fremkom i et af Deres sidste Numre, (se »Dansk Søfartstidende« Nr. 6) saa skal jeg bemærke, at et Forbud imod Brugen af en saadan Benævnelse fra hvilken som helst Autoritet med Undtagelse af »det samlede Parlament« er decideret ulovlig. Jeg kender ingen Autoritet i Kongeriget, som er berettiget til at forbyde Brugen af en Titel eller gammel Skik undtagen Parlamentet, og i det Tilfælde at nogen vilde sagsøge en Autoritet for Tilbageholdelse af Dokumenter eller Papirer af en saa taabelig Grund, saa er jeg sikker paa, at den, som havde tilbageholdt dem, vilde blive dømt til Erstatning.

Alders Hævd vilde i en saadan Sag have ligesaa stor Betydning, som den har med Hensyn til Retten til at benytte en Kirkesti gennem en Landejendom, thi det er utvivlsomt, at man havde »Kaptajner« i Koffardimarinerne i Europa saa vel som i England, Menneskealdrer før der blev oprettet en kgl. Marine. Det var netop saadanne »Kaptajner« som Drake og Hankins, der bleve udtagne af Koffardimarinen for at geundlægge den kgl. Marine i England.

Der er mere end tilstrækkelig Forskel mellem Kaptajn Brown af Skibet Peggy og Kaptajn Brown R. N. af Hendes Majestæts Skib Bombasto Furioso, saa det er unødvendigt at vedblive at rippe op i en Ting, som kun kan have Betydning for sneverhøjtede Individuer. For at vise, hvor absurd det vilde være om Board of Trade eller nogen anden Autoritet vilde søge at afskaffe en saadan gammel Skik, som Alders Hævd har gjort lovlig, behøver man blot at spørge, hvorfor gaar man ikke videre end til Benævnelsen Kaptajn? Hvorfor ikke ogsaa forandre Benævnelserne Sømand, Matros, Baadsmænd, Skib, Baad, Gangspil, Sejl og Rigning, da dog saadanne Benævnelser eksistere samtidig i den kgl. Marine og Koffardi-

marinen, og der som Følge deraf kunne ske forfærdelige Fejltagelser.

Temple  
E.

»Pilot Chart« for December Maaned bringer følgende Meddelelse om Stormen i November Maaned:

»Den 7de November dannede der sig øst for Florida i Nærheden af Bahama en Depression, medens et Gebet med højt Tryk samtidig laa over Ny England og de Middellatinske Stater. Om Middagen den 8de (Gr. Tid) var Depressionen, efter at den havde fulgt Golfstrømmens Løb, omtrent 120 Mil Syd for Kap Hatteras. Imidlertid havde det høje Tryk bevæget sig østover fra Ny-Englands-kysten. Den 9de var Stormen central lige Nord for Kap Hatteras i ringe Afstand herfra. Skibe, som da befandt sig paa disse Højder, meldte Vindstyrken den 8de og 9de November til 10—11. Fra Hatteras bevægede Stormen sig i en Retning noget nordligere end Øst, tværs over Atlanteren, idet den beholdt sin fulde Styrke. Den 14de November var dens Centrum paa 40° N. og 33° V. Herfra slog Stormen ind paa en noget nordligere Kurs og var den 16de central paa ca. 50° N. og 11° V., hvorfra den mødte Europas Kyster.

### Havarier, Forlis m. m.

Skonnertbrig »Ida«, Petterson, af Oskarshamn, indstrandede 5te Januar paa Vestkysten. Mandskab reddet i egen Baad. Akkord om Udsættelse er sluttede med Kystboerne for 7000 Kr.; den er nu bragt flot og gennem Thyborøn Kanal ankommet til Thisted. (R. B.)

Damper »Eduard«, Lemcke, af Stettin, kolliderede Søndag Nat i Østersøen med et Vrag el. lign. og fik Forrummet fuldt af Vand. Skibet sattes paa Grund paa Østreden her.

Damper »Larch« af Sunderland, der var sunket paa Østreden, bragtes flot af Svitseres Damper »Kattegat« og bragtes til Burmeisters Plads.

Damper »Alpha« af Bergen, som var grundstødt paa Stubben, bragtes flot af Svitseres Damper »Kastrup« og bugseredes til Indrededen.

Efter Meddelelse til os fra Thisted Amt, er der paa Ørum Strand i Hassing-Refs-Herreder blandt andet løst Vraggods inddrevet et Navnebrædt, hvorpaa udskaaret Regalia.

Skonnertbrig »Sophie« af Fredericia, Andersen, fra Sundsvall til Aberdovez, forlist totalt ved Grangemouth. Mandskab reddet. (R. B.)

### Skibsefterretninger.

#### Dampskibe.

##### Det forenede Dampskibsselskab.

Alexander III, Rabe, afgik 11. Jan. fra Antwerpen til Levanten og Sortehavet. — A. N. Hansen, Thiedemann, afgik 8 Jan. fra Dartmouth til Genua. — Antwerpen. Carroc, afgik 7. Jan. fra Kjøbenhavn til Antwerpen etc. — Baron Stjernblad, Michelsen, afgik 9. Jan. fra Messina til London og Kjøbenhavn. — Castor, Kruse, ankom 8. Jan. til Kbhvn. fra Odessa. — Chr. Broberg, Møller, afgik 10. Jan. fra Kjøbenhavn til Spanien og Italien. — Douro, Jacobsen, afgik 10. Jan. fra Bordeaux til Kbhvn. via La Rochelle. — Georgios I, Rohde, afgik 10 Jan. fra Kbhvn. til Riga. — J. C. Jacobsen, Bech, afgik 9. Jan. fra Havre til Kbhvn. — Kiew, Rasmussen, ankom 9. Jan. til Barcelona; bestemt til Marseille, Cette, etc. — Kursk, Staal, afgik 8. Jan. fra Denia til Malaga og Cadix.

— Leopold II, Jespersen, ankom 29. Decbr. til Odessa; bestemt til Kbhvn. — L. P. Holmblad, Ingerslev, afgik 8. Jan. fra Tunis til Piræus, Smyrna etc. — O. B. Suhr, Strubberg, pass. Gibraltar 6. Jan. til Kbhvn. — Omsk, Kihl, ankom 3. Jan. til Botoum; bestemt til Novorossisk og Odessa. — Tejo, Fenger, afgik 5. Jan. fra Kbhvn. til Oporto og Lissabon. — Tomsk, P. H. Petersen, afgik 8. Jan. fra Algier til Aarhus og Kjøbenhavn.

Constantin, Fenger, ankom 7. Jan. til Newcastle. — Esbern Snare, Sørensen, ankom 10. Jan. til Odense. — Esbjerg, Bentsen, ankom 9. Jan. til Odense. — Georg, Nielsen, ankom 8. Jan. til Kbhvn. — Knuthenborg, Larsen, ankom 7. Jan. til Newcastle. — Kranen, Petersen, ankom 7. Jan. til Newcastle. — Storebelt, Gjellich, afgik 9. Jan. fra Nakskov til Newcastle via Horsens og Aalborg. — Union, Bloch, ankom 7. Jan. til Leith.

Aarhus, Thøgersen, afgik 10. Jan. fra Kjøbenhavn til Stettin. — Anglo Dane, Petersen, ankom 3. Jan. til Antwerpen. — Axelhuus, Goll, afgik 10. Jan. fra Stettin til Kbhvn. — Bergenhuus, Jørgensen, ankom 9. Jan. til Hamburg. — Botnia, Holm, afgik 10. Jan. fra Kbhvn. til Hangø. — Char-kow, Fischer, afgik 9. Jan. fra Hull til Libau. — Christian IX, Møllerup, ankom 9. Jan. til London. — Christiansund, Jensen, ankom 10. Jan. til Göteborg. — Frederik, Harboe, afgik 9. Jan. fra Hull til Kbhvn. — Jolantha, Hansen, ankom 7. Jan. til Pillau. — Kasan, Thomsen, ankom 10. Jan. til Kbhvn. — Libau, Andersen, afgik 10. Jan. fra Hamburg til Kbhvn. — Louise, Brabrand, ankom 3. Jan. til Pillau. — Minsk, Olsen, afgik 10. Jan. fra Kbhvn. til Danzig. — Morsø, Lind, ankom 9. Jan. til Libau. — Moskov, Petersen, afgik 7. Jan. fra Antwerpen til Kbhvn. — Nidaros, Nielsen, afgik 9. Jan. fra Stavanger til Kbhvn. — Nishnij Novgorod, Harder, afgik 10. Jan. fra Kbhvn. til Antwerpen. — Odin, Frisenette, afgik 9. Jan. fra Kbhvn. til Hamburg. — Olga, Norden, ankom 9. Jan. til Kbhvn. — Perm, Christensen, afgik 9. Jan. fra London til Libau. — Pregel, Egidiusen, afgik 7. Jan. fra Kbhvn. til Hull. — Romny, Andersen, ankom 4. Jan. til Kjøbenhavn. — Sønderjylland, Nidersøe, ankom 10. Jan. til Stettin. — Tula, Paaske, ankom 7. Jan. til Kbhvn. — Thyra, Garde, afgik 7. Jan. fra Kbhvn. til Antwerpen. — Valdemar, Sørensen, ankom 10. Jan. til Riga. — Vendsyssel, Brabrand, afgik 8. Jan. fra London til Libau. — Vesuv, Gade, afgik 10. Jan. fra Kbhvn. til Antwerpen. — Dagmar, Hansen, ankom 8. Jan. til Pillau.

### Dannebrog.

Amalienborg, Fischer, afgik 10. Januar fra Newcastle til Reval via Kjøbenhavn. — Christiansborg, Ewaldsen, ankom til London 3. Jan. — Frederiksborg, Hartmann, ankom til Reval 6. Jan. — Fredensborg, van Deurs, afgik 10. Jan. fra London til Newcastle for at laste til Hjemstedet. — Rosenborg, Schultz, afgik 2. Jan. fra Grimsby; ankom til Stockholm 10. Jan.

### Carl, Skjold, Gorm.

Dan, Kræmer, afgik fra Gent 8. Jan. til Kbhvn. — Danmark, Heintzelmann, afgik 23. Decbr. fra Newcastle; ankom til Reval 30. Decbr. — Erik, Wisberg, afgik fra Kbhvn. 3. Jan.; ankom til Libau 5. Jan. — Frode, Christensen, afgik fra Kbhvn. 19. Jan. til Libau. — Gorm, Jørgensen, afgik fra Newcastle 30. Decbr.; ankom til Kbhvn. 3. Jan. — Knud, Jørgensen, afgik fra Antwerpen 7. Jan.; ankom til Blyth 9. Jan. — Magnus, Aaris, afgik fra Reval 6. Jan. til Rouen. — Olaf, Risø, afgik fra Kbhvn. 3. Jan.; ankom til Libau 5. Jan. — Skjold, Jensen, afgik fra Dunkerque 7. Jan.; ankom til Newcastle 9. Jan. — Svend, Schmidt, afgik fra Boness 7. Jan. til Libau. — Volmar, Jørgensen, afgik fra Aarhus 4. Jan.; ankom til Libau 7. Jan.

### Kjøbenhavn.

Carl Heckscher, Petersen, afgik fra Newcastle 6. Jan.; ankom til Kbhvn. 9. Jan. — Fyen, Petersen, afgik fra Hamburg 6. Jan. til Reval. — Hafnia, Neergaard, afgik fra Kbhvn. 10. Jan. til Riga. — Jylland, Starch, ankom til Dunkerque 6. Jan. — Russia, Rasmussen, ankom til Grangemouth 4. Jan.; afgik 9. Jan. til Kbhvn. — Sjælland, Hansen, ankom til Burntisland 3. Jan.; afgik 7. Jan. til Kbhvn.

### Østersøen.

Ella, Rasmussen, afgik fra Peterhead 4. Jan., ankom til Burntisland 5. Jan.; afgik 7. Jan. til Vejle. — Maja, Jensen, afgik fra Randers 6. Jan.; ankom til Middlesbro 9. Jan. — Rita, Troensegaard, afgik fra Plymouth 5. Jan.; ankom til Grangemouth 9. Jan. — Yrsa, Larsen, afgik fra Odense 6. Jan.; ankom til Lysekil 7. Jan.

### Thingvalla.

Hekla, Glahn, afgik 6. Jan. fra New-York til Kbhvn. Island, Skjødt, afgik 9. Jan. fra Swinemünde; ankom 10. Jan. til Kbhvn. Norge, Knudsen, afgik 8. Jan. fra Kristianssand til Kristiania. Thingvalla, Berentzen, afgik 9. Jan. fra Kristianssand til New-York.

### S. A. Philipsen.

Elisabeth, Frantzen, afgik fra Dunkerque 5. Jan. til Grangemouth.

### Jydsk-engelske Dampskibsselskab, Aarhus.

Hengest, Olsen, afgik 4. Jan. fra Boness; ankom 8. Jan. til Aarhus. — Octa, Enemark, afgik 4. Jan. fra Newcastle; ankom til Göteborg 8. Jan. — Orrik, Erichsen, afgik 4. Jan. fra Göteborg; ankom til Newcastle 8. Jan.

### J. Lauritzen, Esbjerg.

Nerma, Degn, ankom til Libau 5. Jan. — Nordsoen, Meinertz, afgik fra Flensburg 4. Jan.; ankom til Colberg 7. Jan.

### Sejlskibe.

#### Nordby, Fanø.

Amete, Nielsen, ved Scilly 31 Decbr., fra Hamburg til Madagascar. — Dania, Nielsen, ankom til Rio Janeiro fra Antwerpen 1. Jan. — Dorane, Jessen, ved Prawl Pt. 2. Jan. fra Hamburg til Bahia. — Elisabeth, Hansen, ankom til Imbetiba 1. Jan. fra Cardiff. — H. Grohmann, Nielsen, ankom til Jamaica 2. Jan. fra London. — Helene, Sørensen, passerede Deal 20. December, fra Hamburg til Pernambuco. — Ingmar, Jørgensen, afgik fra Paranaqua 27. Novbr., ankom til Buenos Ayres 11. Decbr. — Javine, Ankersen, afgik fra Vouvou 18. Novbr., ankom til Habai 19. Novbr. — Jørgiane Anna, Hansen, pass. Dover 1. Jan. fra Hamburg til Pernambuco. — Mette Kathrine, Ankersen, ankom til Rio Grande 30. December fra Aracaju. — Puck, Pedersen, afgik fra Santos 25. November, ankom til Paranaqua 28. Novbr. — Rosa, Brinck, afgik fra Cuxhaven 3. Jan. til Pernambuco. — Tercera, C. P. Holm, afgik fra Swansea 28. December til Cap Town. — Thea, Jessen, afgik fra Cuxhaven 3. Jan. til Rio Grande. — Venus, P. P. Holm, afgik fra Santos 24. Decbr. til Sidney.

#### Fanø, Sønderho.

Elisa, Thomsen, afgik fra St. Thomas 12. December til Monte Christo — Else, Thomsen, afgik fra Guayaquil 27. Sept. til Hamburg. — Fides, Sørensen, i Hamburg, uhefraget. — Helena, Carstensen, afgik 16. Decbr. fra Abrolhos Island til Kanalen f. O. — Killeena, Hansen, afgik fra Boness 14. Decbr. til Buenos Ayres; pass. Prawl Point 10. Decbr. — Martha, Nissen, afgik fra Frederiksstade 8. Oktbr. til Port Natal; prajet 28. Novbr. paa 2<sup>o</sup> S. Br. 31<sup>o</sup> V. L. — Phønix, Øhle, afgik fra Hamburg 28. Oktbr. til Cap Town. — Vennerne, Aarre, afgik fra Cardiff 11. Oktbr.; ankom til Bahia 1. Decbr., maatte afsejle til Karantænestationen Isle Grande

#### Vejle, M. N. Fischer.

Bark Olga, Schmidt, afgik fra Buenos Ayres 2. Jan. til Kanalen f. O., paa Rejse San. Nicolas paa la Platafloden med Hvede, kolliderede under Bugseringen paa Floden med Damper Salado, Skaden hovedsagelig over Dækket, gik til Buenos Ayres for at reparere; Ladningen ubeskadiget.

#### Thurø, H. A. Hansen.

Vega, Rasmussen, afgik fra Odense 7. Jan., ankom til Kjerteminde 8. Jan. — Venus, Jensen, ankom til Lissabon 3. Januar.

### Dampskibsforbindelsen med Amerika.

Dampskibet »Virginia«, Kapt. Scheel, ankom fra New York via Göteborg hertil i Lørdags Eftermiddags.

### Fragtberetninger.

D'Hrr. N. Johansen & Dahl, Liverpool, meddeler os under 8. Januar.

Siden Aarets Begyndelse har endel Fragtslutninger fundet Sted, og en fastere Stemning er indtraadt i flere Retninger, saaledes i Retourfragterne fra Californien, Australien, Calcutta

og Parana og La Plata Floden. Udfragterne ere derimod gennemgaaende uforandrede, dog er atter indtraadt en Nedgang i Kulfragterne til La Platafloden.

Følgende Fragtslutninger har fundet Sted i forløbne Uge:  
Fra San Francisco til U. K. Cont. 1519 Reg. Skib 25/—, ingen Afdrag for direkte Ordre, Februar Lastning. Portland, O. 23 9. Vestkysten 23/9 for Salpeter og 25/— for Hvede. River Patana 25—, Port Pirie 27/6, Adelaide 28/9. Flere Skibe er sluttede med Salt fra Liverpool til Calcutta d. 10/6. Hull til Port Pirie 13/6 for Kokes. Cardiff til Santa Rosalia ud og hjem à 42/6 for Rundrejsen, Glasgow til Buenos-Ayres 1100 Tons d. w. à 10—, Garston til Buenos-Ayres 700 Tons d. w. à 10/6. Newcastle N. S. W. til Vestkysten 13/6. Mauritius 16/6, Vestkysten og derfra til U. K. Cont. 2 Skibe à 37/6 og 37/6. Pensacola til U. K. Cont. 87/6 à 92/6 pr. Std. efter Størrelse. Bayverts til Vestengland og Østirland 1000 Reg. Skib à 38/9 pr. Std. Planker.

Fra Cardiff notes for Kul til Rio Janeiro 14—, Santos 23/—, Pernambuco 13/—, Bahia 12/6, Maccio 13/—, Puerto Cabello 11 6, Curacao 10/—, Paramaribo 10/—, Demerara 9/—, Paranafloden 12/, Cape Town 12 6, Algoa Bay 14/, Mozambique

14/6 à 15/—, Rennon 12/6, Singapore 10/6, San Paul de Loando 14/, San Francisco 15/—, Fra Firth of Forth eller Clyde til San Francisco 15/—, Portland, O. 11/6.

Skibskøb: Til Frankrig er indkøbt herliggende Jernbark »Castlehead« 825 Tons Reg., bygget Liverpool 1869, Dimensioner 196<sup>0</sup> × 32<sup>2</sup> × 19<sup>4</sup>. Nyt Dæk 1889, laster 1250 Tons paa 18 Fod 3 Tommer. Prisen £ 3600. Til Norge er solgt Hollandsk Barkskip »Anna Herbertha« 1079 Tons Reg., bygget i Hamburg 1876 med 15 Aars 3/3 Tr. 1. 1. Originalklasse, som siden er fornyet til 8,1897. Var kobberforhudet 8 1891, Dimensionerne 184<sup>0</sup> × 36<sup>9</sup> × 23<sup>10</sup>, laster godt. Prisen £ 2350.

Endvidere er solgt Bark »Nova Scotia« 1109 Reg., bygget i Nova Scotia 1877 med 11 Aars 3/3 A. 1. 1. Originalklasse, som siden er forlænget for 5 Aar. Kobberhuden blev paa- lagt 11,1889. Dimensionerne 179<sup>0</sup> × 38<sup>1</sup> × 22<sup>4</sup>. Laster 6800 runde Tønder Olie. Prisen omkring £ 1700.

Skibsbygningen i forløbne Aar er aftaget med 310,000 Tons sammenlignet med 1892, da Nybygningen var 1,194,000 Tons inod 880,000 Tons i 1893.

Prisen har for alle Typer saavel Damp- som Sejltonnage

## Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich's Meridian. Fyrs Synsvide er for de danske Fyrs Vedkommende anført for en Ojehøjde af 10 Fod. Maalene ere danske, Højderne angives i Fod. Dybderne i Favne og Fod, Afstandene i Kvartmi (Kml.), Kabellængder (Kbl.) eller Aien Retningerne ere retvisende.

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

**Lyllands V.-Kyst. Nordseen.** Den 6te Januar 1894 er Lystønden i *Graadyb* inden for Barren inddragen paa Grund af Is. **Kattegat.** Lystønden »Tangen« er i Uorden og viser hvidt, fast Lys. Uregelmæssigheden vil snarest mulig blive rettet.

Istedetfor det ved *Lysegrund* Fyr anvendte Uhrværk er der nu anbragt er andet Blinkapparat.

Fyret viser, ligesom hidtil, hvidt Tre-Blink hver 1/4 Minut. Kommer Mekanismen i Uorden, er det ikke sikkert, at Fyret, som hidtil, vil vise fast Lys, da der ogsaa er Mulighed for, at det kan slukkes eller vise urigtigt Blink.

Fyret paa *Lyseggrund* er i Uorden. Fyret viser Et Blink hver 1/4 Minut. Uregelmæssigheden vil snarest mulig blive rettet.

**Lystønders Ombytning med Vintermærker.** Naar det paa Grund af Is bliver nødvendigt at inddrage Lystønderne inden for *Skagen*, udlægges paa deres Plads Spidstønder uden Topbetegnelse og uden Lydapparat, dog med følgende Undtagelser: *Revsnæs* Lys- og Fløjtetønde ombyttes med en umalet Spirbøje af Træ

*Halskøb-Rev* Lystønde ombyttes med en Spirtønde af Jern. *Tangen* Lys- og Klokketønde ombyttes med en Spirtønde af Jern.

Vintermærkerne have samme Farve som Sommermærkerne. **Sundet.** Den 4de Januar 1894 er Klokketønden ved *Taarbæk-Rev* inddragen og Vintermærket udlagt.

**Smaalands-Farvandet.** Den 8de Januar 1894 ere de to Ledefyr for Indsejlingen til *Masnedsund*, Ø. fra, slukkede, da Farvandet er spærret af Is.

### Østersøen, Sundet og Lille Belt.

**Vrag i Østersøen.** Natten mellem den 6te og 7de Januar 1894 har den tyske Damper »*Eduard*« stødt paa et Vrag 16 Kml. NNV. fra *Arkona*, *Rügen*

**Tydskland. Stettiner-Haff.** Ifølge Telegram fra det kgl. Generalkonsulat i *Stetin* er Fyrskibet »*Schwantwits*« den 3die Januar 1894 inddraget paa Grund af Is.

**Stollergrund.** Ifølge Telegram fra »*Reichs-Marine-Amt* i *Berlin* er Fyrskibet »*Stollergrund*« den 8de Januar 1894 inddraget for Is.

### Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Tydskland** Ifølge Telegram fra »*Reichs-Marine-Amt*« i *Berlin* ere Fyrskibene »*Aussenjade*«, »*Minsener-Sand*« og »*Genius-Bank*« inddragne for Is den 6te Januar og Fyrskibet »*Bremen*« den 8de Januar.

**Weaser.** I *Aussenweaser* er Forandringen af Fyrene nu foretagen.

**Jade.** Fyret paa den elektriske Lystønde i *Aussenjade* er slukket.

**Ems.** I *Ranselgat* er der i Linien *Binnenransel* overet med Tønden *Binnenmövensteert* nu kun 19 Fod paa *Ransel* Siden, men langs *Mövensteert* er der endnu 22 Fod, hvorfor denne Side bør holdes af dybtgaaende Skibe.

**Holland. Eierlanche gat.** I *Scheurrak. Oude Vlie*, er paa sort Vager Nr. 11, Krydset, som var over den afkortede Kegle, nu anbragt under Keglen.

I *Middelgrunden* er paa en rød Vager Nr. 3 under Diamanten anbragt en Ballon.

**Fyrskibet ved het Open Y.** Ved Dæmningen, som bygges ved *het Open Y*, viser Fyrskibet nu et hvidt, fast og et rødt, fast Fyr, lodret for hinanden, istedetfor et hvidt, fast Fyr.

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

**Frankrig. Vrag ØNØ. for Courseulles.** Vraget af Damperen »*Jane Clark*« ligger sunket 2 Kml. N. 43<sup>0</sup> Ø. fra Signal-Stationen *Saint-Aubain-Bernières*. 49<sup>0</sup> 21' 40" N. Br. 2<sup>0</sup> 43' 5" Ø. Lgd.

**Havre.** Taagetrompeten paa *Havre* N-Mole er igen i Orden.

### Nordlige Atlanterhav.

**Vrag m. m. i Atlanterhavet.** I *Atlanterhavet* er Vrag m. m. truffen saaledes:

Den 14de November. 48<sup>0</sup> 20' N. Br. 39<sup>0</sup> V. Lgd. Brig, formodentlig »*Ilpotar*« forladt. Master og Ræer endnu tilstede. Den 17de November. 47<sup>0</sup> 12' N. Br. 42<sup>0</sup> 44' V. Lgd. Brændende Skib paa c. 1,000 Tons.

Den 19de November. 47<sup>0</sup> 52' N. Br. 39<sup>0</sup> 49' V. Lgd. Vrag af en stor sortmalet Brig

Den 19de November. 59<sup>0</sup> N. Br. 12<sup>0</sup> V. Lgd. Forladt Bark »*Ingeborg*«.

Den 20de November. 56<sup>0</sup> 6' N. Br. 13<sup>0</sup> 18' V. Lgd. Vrag af et kobberforhudet, sort Skib med Bunden opad; Roret bortrevet.

Den 20de November. 47<sup>0</sup> 22' N. Br. 6<sup>0</sup> 44' V. Lgd. Vraget af et Sejlskib paa 1,000 à 1,200 Tons, nedbrændt til Vandgangen.

Den 22de November. 50<sup>0</sup> N. Br. 30<sup>0</sup> V. Lgd. Vraget af et kobberforhudet Skib paa c. 700 Tons med Bunden opad.

Den 24de November. 52<sup>0</sup> N. Br. 41<sup>0</sup> V. Lgd. Skib uden Master, sandsynligvis »*Bahama*«

Den 27de November. 48<sup>0</sup> 45' N. Br. 12<sup>0</sup> 35' V. Lgd. Jernskib paa c. 1.000 Tons med Bunden opad.

**Frankrig. Chenal du Four.** Den 1ste Januar 1894 foretages følgende Forandringer i Belysningen af *Chenal du Four*:

1. Ved *Trezien* tændes et hvidt, fast Fyr, som lyser over 13<sup>0</sup>, nemlig 6 1/2<sup>0</sup> paa hver Side af Linien til *Kermorvan* Fyr. Flammens Højde: 268 Fod. Lysvidden: 11 Kml. Det leder mellem Grundene *Vandree* og *Basse du Chenal*. 25 Fod under Fyret tændes et hvidt, fast Fyr, som lyser over 30<sup>0</sup>, nemlig 15<sup>0</sup> paa hver Side af Linien til det nye Fyr paa *Kap Corsen*. Lysvidden: 9 Kml. Det leder i Farvandet V. for *la Grande Vinolière*, naar man er kommen ud af Fyrinien *Kermorvan-Saint Mathieu*. Fyret vises fra et hvidt, 111 Fod højt Taarn. 48<sup>0</sup> 25' 27" N. Br. 4<sup>0</sup> 46' 42" V. Lgd.

2. SØ. for *Kap Corsen* Fyr tændes i dette Sted et rødt, fast Fyr, der lyser over 15<sup>0</sup> paa hver Side af Linien til *Trezien* Fyr. Lysvidden: 5 Kml. Fyret vises fra et 19 Fod højt, hvidt Taarn. 48<sup>0</sup> 24' 47" N. Br. 4<sup>0</sup> 47' 5" V. Lgd.

3. Ved Fyret paa *Kap Saint Mathieu* er tændt et fast Fyr, der viser rødt Lys fra N. 45<sup>0</sup> V. til N. 49 1/2<sup>0</sup> V., hvidt Lys fra N. 49 1/2<sup>0</sup> V. til N. 55<sup>0</sup> V. og grønt Lys fra N. 55<sup>0</sup> V. til N. 64<sup>0</sup> V. Flammens Højde: 70 Fod. 47<sup>0</sup> 19, 52" N. Br. 4<sup>0</sup> 46' 10" Ø. Lgd.



været nedadgaende, og der kan nu kontraheres til en hidtil ukendt lav Pris.

D'Hrr. **Funch, Edye & Co., New-York**, meddele under den 29. December:

Under de forløbne Helligdage har vort Fragtmarked som sædvanlig været meget stille, og meget faa Forretninger have fundet Sted.

Den vedvarende Mangel paa hurtig disponible Dampere vil uden tvivl medføre en Fasthed i Raterne, og hvis Begæret efter Dampere skulde vise sig at være vedholdende, synes det nye Aar at love en Bedring i Raterne. Der har været god Efterspørgsel efter Dampere til Sukkerladninger fra Cuba-Havnene, og adskillige Afslutninger have fundet Sted til de Rater, som vare gængse, førend det sidste Begær i den Retning ophørte.

For Sejlskibs-Markedets Vedkommen: le slutter Aaret saa stille, som vi aldrig have set. Begæret vedbliver at være yderst begrændset, og de Skibe, som ville sikre sig Fragt, maa akceptere ganske elendige Betingelser. Til Eksempel kan anføres Befragtingen af et hollandsk Skib, nu liggende her,

for Lastning i Philadelphia til Dieppe eller Dunkirk til 1/9, Klarering 1ste Februar.

Udsigterne for næste Aar ere alt andet end opmuntrende, og vi kunne kun haabe, at der maa komme en Bedring begrundet i det ringe Antal Skibe, som ere forventede hertil.

Der er betalt følgende Rater:

*For Kornlaste.*

Baltimore til Cork f. O. 3/3 d. à 3/4 1/2 d.  
New-Orleans til Storbritanien eller Continentet 13/6,  
Kjøbenhavn eller Aarhus 14/9

*For Bonuldslaste.*

Galveston til Liverpool, Havre eller Bremen 36/3.  
New-Orleans til Liverpool eller Continentet 36/1.  
New-Orleans til Storbritanien eller Continentet 33/9 à 3/4.

*For Petroleumslaste (Sejlskibe).*

Philadelphia til Bremen 2/1.  
Philadelphia til Dieppe eller Dunkirk 1/9.  
New-York til Montevideo 19 cents.

**Bassin d'Archachon.** Den 1ste Januar 1894 tændes paa Yderenden af N.-Molen ved *Larros* et rødt, fast Fyr, som vises fra en Pæl, der staar ved et lille, graat Fyrhus. Flammens Højde: 26 Fod. Fyrapparatet af 5te Orden. 44° 38' 35" N. Br. 5° 45' 7" V. Lgd.

**Spanien.** Forsøgene med Fyret paa Kap *Villauo* begyndes sandsynligvis i Januar.

**Canariske Øer.** Paa Pynt *Ballena*, paa Øen *Fuerteventura* NV.-Kyst, skal tændes et hvidt, fast Fyr, der lyser over 216°, begrændset mod N. af en Linie 1 Kml. uden om *Marraja* og mod S. af en Linie til Pynt *Escuinso*. Flammen Højde: 35 Fod. Lysvidden: 10 Kml. Fyrapparat af 5te Orden. Fyrtaarnet er et rundt, c. 16 Fod højt Taarn, som staar ved Fyrmesterboligen.

Beliggenhed: 28° 42' 30" N. Br. 16° 21' 49" V. Lgd.

Pynten *Ballena* er ligesom det omgivende Land ganske av, strækker sig c. 2,500 Alen ud og staar under Vandet i lForbindelse med Revet *Toston*.

Paa en lille Høj ved Pynt *Arinaga*, paa *Grand-Canaria* Ø-Kyst, skal tændes et rødt, fast Fyr, der lyser over 166°, begrændset af Linier, der gaar 1 Kml. uden om Grunden *Gande* og Pynt *Tencife*. Flammens Højde: 150 Fod. Lysvidden: 10 Kml. Fyrapparat af 4de Orden. Fyret vises fra et brunt, firkantet Taarn, som staar ved Fyrmesterboligen.

Beliggenhed: 27° 52' 10" N. Br. 17° 43' 9" V. Lgd.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. Delaware.** Omtrent den 15de Januar 1894 forandres Signalet fra Taagetrompeten ved Fyret paa Ø-Enden af *Delaware* Bølgebryder. Den skal da hver 1/2 Minut give Et-Stød af 3 Sekunders Varighed.

**Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.**

**Frankrig. Grund ved Kap Lardier.** Omtrent 1/2 Kml S. 55° Ø. for Kap *Lardier* og c. 1 Kbl. S. 48° V. fra Grunden *Quairolle* er funden en Grund, hvorpaa der kun er 19 Fod Vand. 43° 9' 17" N. Br. 6° 38' 5" Ø. Lgd.

**Østerrig. Zara Kanal.** Fyret paa Øen *Puntadura* skal om kort Tid flyttes til et nyt Fyrtaarn. 1/2 Kml S. for det gamle og skal vise to hvide Fyr, lodret for hinanden.

**Grækenland. Nio.** Det røde, faste Fyr paa Kap *Fanari*, *Nio* V.-Kyst, er forandret til et hvidt, fast Fyr. 36° 43' N. Br. 25° 16', Ø. Lgd.

**Rusland. Dniester.** Paa Barren i *Tsaregrad* Munding er der fra 8 til 11 Fod Vand, lavest med NV.-lig Vind.

Løbet over Barren angives ved to flyttelige Baaker paa S.-Kysten ved Indløbet. Den bageste Baake er sort; fra den vises et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 35 Fod. Lysvidden: 6 1/2 Kml. Den forreste Baake er rød, og fra den vises et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 23 Fod. Lysvidden: 5 1/2 Kml. Baakerne ere nu overet i S. 87° V.

Paa N.-Siden af Barren ligge en sort Vager og to sorte

Tønder, paa S.-Siden en rød Vager med Stage og Kegel med Spidsen opad samt en rød Tønde. Om Vinteren ligger der Vagere med Stage og Flag af samme Farve paa disse Søværkers Plads.

Naar *Tsaregrad* ikke kan besejles, slukkes Ledefyrene. Paa Fyrtaarnet *Dniester-Tsaregrad* tændes da et rødt, fast Fyr, der lyser over 240° fra N. 35° V. gennem N., Ø. og S. til S. 25° V. Flammens Højde: 44 Fod. Lysvidden: 7 1/2 Kml. Fyrtaarnet er en sort Trækonstruktion paa S.-Siden af Indløbet, hvor ogsaa Lodshuset og Rednings-Stationen ligge. I Taage gøres fra denne sidste Signal med Klokke.

**Tayanrog Bugt. Det Azovske Hav.** Et Skib er sunket i 17 Fod Vand, 9 3/4 Kml. S. 81° V. fra Baaken paa Pynt *Krivaija* og 13 1/2 Kml. N. 82° V. fra Fyrskibet »*Petchanik*«. Masterne ere over Vandet. Vraget afmærkes med en Stage med Flag.

**Gudaut Det sorte Hav.** En 16 Fods Klippegrund er funden paa den SØ-lige Del af Rheden ved *Gudaut*, 4 Kbl. fra Land og S. 46° Ø. fra Kapellet. Mellem Klippen og Land er der andre Grunde med 12 og 14 Fod Vand.

Paa Kysten tæt S. 40° Ø. fra *Gudaut* Fyrpæl er rejst en Baake, som holdt overet med Fyrpælen leder fri V. om Grunden.

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

**Brasilien. Rio Grande do Sul.** I September og Oktober 1893 er Vandstanden paa Barren *Rio Grande do Sul* ikke bleven undersøgt, men den antages at være uforandret.

**Karantænebestemmelser m. m.**

*Sverig.* — *Bosnien* og *Herzegovina* ere erklærede for kolerasmittede, *Ungarn*, *Galizien* og *Bukovina* for kolerafri.

*Østerrig.* — Skibe fra *Tyrkiet* behandles efter *Dresden* Konventionen og Reglement om Kolera af 5te August 1893.

*Spanien.* — Skibe fra Kysten *Anadoli-Kavak* og fra *Brunsvick* i *Nordamerika* og 85 Kml. Omkreds gives fri Praktika.

*Grækenland.* — Skibe fra *Odessa*, *Biserta*, *Tunis* og *Susa* underkastes 10 Dages, fra andre Havne i *Tunis* 5 Dages Karantæne, fra *Palermo* 1 Dags Observation. For andre Havne paa *Sicilien* er fastsat Lægeundersøgelse.

*Tyrkiet.* — Karantænen for Skibe fra *Messina* og *Calania* er ophævet, for *Palermo* nedsat til 1 Dag og for *Odessa* og *Novorossisk* ombyttet med Lægeundersøgelse. Skibe fra *Salonika* underkastes kun 3 Dages Karantæne.

**M**ed næste Nummer kommer et Tillæg udgivet af Søkaart-Arkivet indeholdende Signaler for Is, samt for Fyrskibes og Lystønders Fraværelse fra Stationen.

**ABONNEMENTSPRISEN**

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

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

**AVERTISEMENTSPRIS:**

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

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER FREDAG.

Nr. 17.

Kjøbenhavn, Fredag den 19. Januar 1894.

1. Aarg.

INDHOLD: Undersøgelser af danske Farvande ved Island og Grønland. — Kontrollkontor for nautiske Instrumenter. — Loddemaskiner og Dybdemalere, af Premierløjtnant i Flaaden C. Clausen. — Spirtbøje? Spirtønde?? — Fra Sø og Land. — Havarier og Forlis. — Øvelsesskib for unge Sømand, der have bestaaet Styrmandseksamen. Fragtberetninger. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende.

## AXEL E. AAMODT,

18, Kongens Nytorv 18.

Grundlagt 1857. Telefon 106.

Normal-Blæk, Normal-Papir  
Normal-Konvolutter

till de af Regjerlingen autoriserede Priser.



Isolering (Kieselguhr, Filt m. m.)  
paa Kjedler, Dampvrer m. m.

## Skibsdagbøger

(Normalpapir)

$\frac{1}{2}$  Aars &  $\frac{1}{2}$  Aars,  
til Forbrug og Forhandling  
billigst hos

## S. Friedlænder.

14 Ved Stranden 14.

Fra Aktiebolaget Bofors & Gullspång i Sverrig leverer jeg  
paa Bestilling større og mindre Gjenstande i

## støbt Staal, saasom:

Skibsstævne,  
Skibsskruer,  
Roerrammer,

Stempler,  
Krumtappe,  
Ambolte,

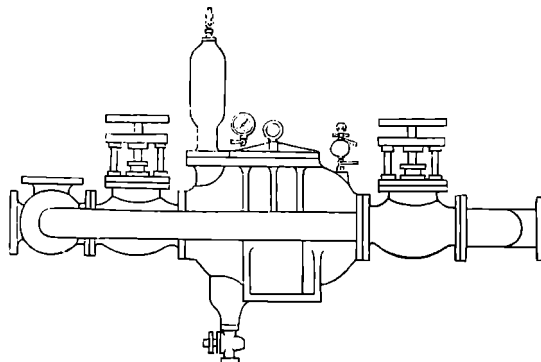
Tandhjul,  
Ankere,  
etc. etc

Støbt Staal fra Bofors-Gullspång er smeddeligt samt i Styrke  
og Sejghed fuldt jævnførligt med det bedste smeddede Staal  
af tilsvarende Haardhedsgrad

Kjøbenhavn.

Jørgen Jensens Efterflgr.

## Edmiston's Fødevands-Filter.



Filter for Landkjedler.

Skibs-Filter.

FRED. STIELTJES & Co.,  
Bredgade 43, Kjøbenhavn.

## J. Chr. Petersens Papirhandel,

Store Kirkestræde 1.

Grundet 1845. Telefon 243.

Ny Skibsdagbøger  
med klassificeret Papir  
billigst.



Telefon 1268.  
Telegr.-Adr. Nilsson 167.

## Carl Nilsson,

Amaliegade 37,  
Kjøbenhavn K.

Lager af Olier og Maskin-Artikler.

Leverander  
til de fleste danske Damp-  
skibsselskaber.



Aut. Forhryingsagenter,  
Kjøbenhavn.

F. Jepsen, Toldbodgade 2.  
W. H. Wulff, Toldbodg. 15.

## A. A. W. Petersen, 13 St. Anna Plads, Kjøbenhavn K. Telefon 3174.

Befragtning, Gods- og Pakketransport til alle Havne og Jernbanestationer i Verden. Omladning af Skibe. Modtagelse, Control og Aflevering af Ladninger, Spedition, Klarering, Inkasso, samt alle maritime og merkantile Commissioner.

## Helsingborgs Varfs Aktiebolag

(Helsingborg, Sverige)

utför nybyggnader, reparationer och bottenmålning af jern- och träfartyg; för ständigt lager af allt härtill hörande.

Torrdocka 290 × 50 × 15 fot. Hamnens djup 22 fot.

Under byggnad och till salu en tremaststülskonert 250 Reg. tons, lastar 500 tons D. W. på 11 fots djupgående.

Telegrafadress: Varfsbolaget.

## Dahlstrøm & Lohmann.

Maskinbyggeri og Kjedelmedie.

Grundlagt 1866.

Telefon 1708 (Sømandshjemmet).

Kjøbenhavn C. Christianshavns Kanal 6.

Særlig bekvemt beliggende med Bolværk til Kanalen udfor  
Wilders Plads for Udførelsen af alle Arter af Skibsarbejde.

Reparation af Skibsmaskiner og Kjedler  
udføres hurtigt.

## C. F. Schlüter,

teknisk Maskin- og Skibshandel.

Grundlagt 1857.

Kjøbenhavn. 26, Peder Skramsgade, K.

Import og Export-Lager til en gros Priser  
af Maskin- og Cylinderolier og Alt til  
Sømaskiner henhørende.

# „Dansk Søfartstidende“

udgaar fra 1ste Januar i betydelig udvidet Skikkelse. Bladet bringer, som hidtil, Artikler om alle i Forbindelse med Skibsfarten og Fiskeriet staaende Forhold og følger alle Bevægelser paa Søfartens Omraade her hjemme og i Udlandet; det bringer ugentlige Beretninger om Fragtforholdene gennem Meddelelser fra London, Liverpool, Hamburg, New-York og Kjøbenhavn; det indeholder Søkortarkivets „Efterretninger for Søfarende“.

„Dansk Søfartstidende“ bringer fra 1ste Januar en ugentlig Oversigt over danske Skibes Bevægelser, støttet paa Meddelelser fra de fleste danske Damp- og Sejlskibs-Rederier; endvidere udførlige Meddelelser om Nybygninger, Havarier, Forlis. Det bringer en ugentlig Beretning om Forhyringsforholdene, maanedlige Meddelelser om Fiskeexporten og Fiskehandelen, Oversigt over de meteorologiske Forhold m. m. m:

„Dansk Søfartstidende“, Organ for Søfarten og Fiskeriet, fremtræder fra 1ste Januar tillige som Efterretningsorgan for Skibsfarten og bringer gennem sine talrige Forbindelser i Ind- og Udland udførlige og paalidelige Meddelelser om alle Søfartsforhold.

Abonnement for Januar Kvartal 1894 à 1 Kr. 50 Øre foruden Postpenge, tegnes paa alle kgl. Postkontorer og Brevsamlingssteder, i alm. dansk Skibsførerforenings Kontor, St. Annæ Plads 13, K, fra 11—3, og i Redaktionen, Holsteinsgade 9, Ø.

Annoncer modtages sidstnævnte to Steder og i Triers Bogtrykkeri, Bredgade 32, K.

## Uddybningsmateriel.

Flere søgaaende Dampselvlosserfartøjer  
med og uden Sandpumper, 3—400 Tons d. w.,  
Jern Selvlosserpramme og -Transportpramme  
samt stationære eller selvtransporterende  
Uddybningsmaskiner

haves favorabelt til Salg og til Udleje ved

Ingeniør Andr. Vang,  
Kjøbenhavn.

## Skib til Salg.

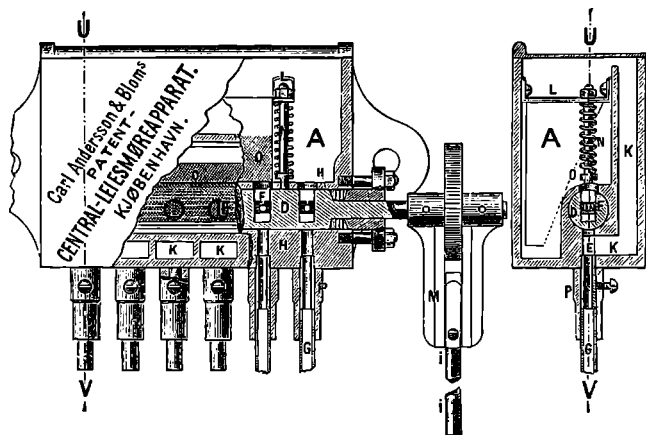
En Østersøsejler, 130 Register Tons, 71 Standard, 200 Tons  
d. V., alt i bedste Tilstand, oplagt i Helsingborg, sælges billigt.

Charles Hvilsom,  
21, Havnegade 21,  
Kjøbenhavn.

D'Hrr. Maskinmestres Opmærksomhed henledes herved  
paa Firmaet

CARL ANDERSSON & BLOMS  
anerkjendte automatiske

„Central Lejesmøreapparat“.



I Løbet af 4 Aar afsat 3000 Apparater. Garanti 10 Aar.

## Felten & Guilleaume.

Mülheim a/Rhein bei Cöln.

Fabrikanter af

alle Slags Jerntraad,



Jerntrosser, Jernrigning etc.

i alle Dimensioner og Længder.

Representant for Danmark:

Ernst Meyer. Kjøbenhavn. Holbergsgade 17.

## Skib til Salg.

Vort paa Stabelen staaende Fartøj udbydes herved til  
Salg. Drægtighed 34½ Tons, stikker 7 Fod med Last, særlig  
konstrueret til at sejle med uden Ballast. Garanteret en god  
Sejler. Optaget i Veritas Klasse 13 Aar. Kan blive sejlfærdig  
i Marts. Reflekterende henvender sig til Skibsbygmestrene

S. Sørensen & Søn, Aalborg.

## Cornelius Knudsens Etabl.,

37. Kjøbmagergade Kjøbenhavn.

Patent Multiplicator, Kompasser,

Sprit- og Baadskompasser,

Patent Tidsglas. Saltmaalere,

Sextanter og Oktanter.

Kaptejn Rungs

Universal-Bathometre.

Logge og Loddemaskiner.

Dybhavsthermometre  
med Vendeapparat.

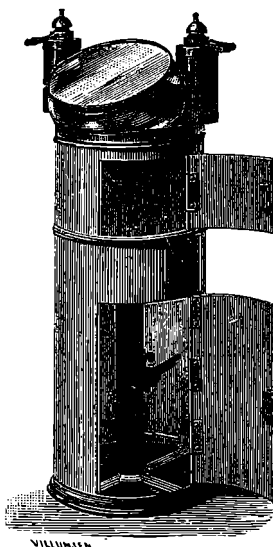
Barometre, Thermometre, Manometre.

Indicatorer. Tegnebestikker.

Paralellinealer.

Marinekikkerter.

Complete Dykkerdragter



Reparationer udføres med Omhu.

## Undersøgelser af danske Farvande ved Island og Grønland.

Efter at Finansudvalgets Betænkning over det Rigsdagen i Aar forelagte Finanslovsforslag er blevet bekendt for Offentligheden, har vi fra flere Sider hørt beklage, at man har nægtet en paa Kultusministeriets Budget til Dybhavsundersøgelse ved Island og Grønland forlangt Bevilling paa 188,000 Kr., afholdt i 3 Aar af Kommunitetets Midler.

Vi have derfor indhentet nærmere Oplysning om denne Sag og have derved faaet et saa bestemt Indtryk af dens store Betydning, at vi føle det som vor Pligt at fremkomme med nogle oplysende Bemærkninger om den, i det Haab at disse maa finde Vej til de rette Steder, inden Sagens Behandling i Folkethinget afsluttes.

Ekspeditionen er foreslaaet udført med et af Marinens Skibe, Krydseren Ingolf, der selvfølgelig maa omdannes noget efter det særlige Formaal. Detaillerne ved dens Udrustning med Personel og Materiel forbigaaes her, men det skal kun anføres, at Formaalet med Ekspeditionen er at foretage praktisk-videnskabelige Undersøgelser ved Island og Grønland og de disse Øer omgivende Have.

Vi have benyttet Udtrykket »praktisk videnskabelige«, fordi dette Udtryk netop betegner Formaalet for Ekspeditionen, der dels er af praktisk, dels af videnskabelig Natur.

Det videnskabelige Formaal er vistnok det, som lettest opfattes og forstaaes af Udenforstaaende, thi det er jo almindelig bekendt, at der i den nyere Tid er gjort store Offre, ikke alene fra Stormagternes Side, men ogsaa af mindre Stater, som f. Eks. Norge, for at vinde Udbytte paa Dybhavsundersøgelsernes Omraade, og at man derved er kommet til Kundskab om Forhold vedrørende Havets Plante og Dyreverden, Fiskenes Biologi m. m., som man tidligere ikke havde Anelse om.

Mindre klart staar det for den almene Bevidsthed, hvad der i praktisk Retning — for Søfart og Fiskeri — kan vindes ved disse Undersøgelser. Det er imidlertid netop det, som særligt interesserer os, og som vi i det følgende skulle belyse lidt nærmere.

Det er noksom bekendt for alle, der have fulgt med Udviklingen af vore Fiskerier, at vi have haft meget vanskeligt ved at fremme disse i samme Retning som andre Nordsøstater, og naar der spørges om den væsentligste Aarsag hertil, saa maa Svaret blive, at vi have været langt uheldigere stillet overfor en saadan Udvikling end de øvrige Stater, idet vi have haft den lange farlige jyske Vestkyst som Udgangspunkt for Fiskeriet, medens andre Lande i Aarhundreder have kunnet udvikle deres Fiskeri fra Havne eller dybe sejlbare Fjorde. Det er ikke Meningen her at komme ind paa Havnespørgsmaalet paa den jyske Vestkyst, men vi skulle kun udtale, at naar man ikke har gjort eller kunnet gøre Noget for denne vigtige Sag, saa har man ogsaa dermed foretaget Forpligtelsen til at gøre det mest mulige for at udvikle vort Havfiskeri ad andre Veje. Vi have derfor ogsaa med stor Tilfredshed iagttaget, hvorledes Fiskeriet i de senere Aar, støttet af Staten og Private, er udviklet derhen, at en ikke ringe Flaade af Damp- og Sejlfartøjer nu fiske under dansk Flag om Vinteren i Nordsøen, i Foraars- og Sommermaanederne ved Island. Det er tilfulde oplyst for os, hvilken Betydning Kendskabet til Havets Bundforhold

har for disse Fiskerier. Paa dette Kendskab beror hele Trawl-fiskeriet i Nordsøen. Mangel paa dette Kendskab er for de islandske Fjordes Vedkommende Grunden til, at Fiskeriet paa dem er saa besværligt som Tilfældet er. Overalt hvor vore Fartøjer komme paa Island med deres Snurrevaad, staa de uvidende overfor Bundforholdenes Art og mange Fiskedage gaa med og mange Vaad gaa tabt eller haverere i betydeligere Grad, inden man finder en brugelig Fiskeplads. Undersøgelse af Bundforholdene og deres Art, saaledes som det i vore Hjemmefarvande er gjort ved Kanonbaaden Hauch, i Nordsøen ved engelske, tyske og norske Undersøgelser, vilde give os et nøje Kendskab til de forskellige islandske Fjordes Beskaffenhed. Dette vilde ikke alene lette Brugen af de til Fiskeriet benyttede Redskaber, men ogsaa paa Forhaand give os et temmeligt nøje Kendskab til, hvor der kan ventes Fangst af Fladfisk og hvor ikke.

Lykkes vort begyndende Fiskeri ved Island, vil det blive udvidet til Farvandene udenfor Fjordene, hvor store Flaader af fremmede Damp- og Sejlfartøjer drive Fiskeri. En stor Del af disse Fartøjer vide af Erfaring, hvor Fiskegrundene findes, de have let ved at finde dem, thi de kunne i en Fart sprede en hel Flaade over et Farvand — men de vide ikke noget sikkert paa Forhaand om Fiskebankernes Dybde og Udstrækning, og vi vide saagodt-som intet derom. Med andre Ord, vi staa her overfor et af de slettest opmaalte og mindst kendte Farvande i Europa, og det uagtet Island har været i Danmarks Eje i Aarhundreder. Det er ganske nødvendigt, at vi, for at kunne drive Fiskeri i større Udstrækning ved Island, faa paalidelige Kort over Fiskebankernes Form, Udstrækning, Dybde, Bundart m. m., og det er af ligesaa stor Betydning for Søfarten, at vi faa saa paalidelige Kort, at vi med nogenlunde Sikkerhed kunne anduue Landet i usigtbart Vejr. Selvfølgelig kan man »føle sig frem« med Loddet ved Island som andre Steder, men som bekendt gaar det dybe Vand for det meste saa tæt paa Landet, at det er af største Betydning for Navigeringen at kende Udstrækningen af den korte Landgrund. Hvor er med andre Ord 100 Favnegrænsen udfor de islandske Kyster? Svaret maa vel nærmest blive: »Der hvor man efter et Skøn har trukket den for 100 Aar siden.«

De Opmaalinger, der ere foretagne fra den danske Stats Side, ere foretagne af det Orlogsskib, der aarligt sende til Island som Stationsskib. Hvad det har at sige for vore Fiskerier, at Stationsskibet maa tildeles den Art Hverv istedetfor at vaage over Fiskerierne, kendes bedst fra de mange Klager, der lyde over, at fremmede Fiskere uhindret fiske paa vort Territorium ved Island. Man er saa tilbøjelig til at tro, at dette har mindre Betydning, men efter hvad der fra paalidelig Kilde er meddelt os, er det ikke destomindre det, som har været Grunden til et uheldigt Fiskeri paa Island sidste Aar, thi en sand Sværm af engelske Fiskedampere slog ned paa det islandske Territorium, navnlig paa Sydkysten, og fiskede saadanne Mængder af Rødspætter, at Prisen paa Englands og Kontinentes Fiskemarkeder bragtes til et Minimum. Vi have endog i den officielle Fiskeri Beretning set Beviser for, at de ere

gaaet helt ind paa de islandske Fjorde og have forhindret vore Fiskere i at fiske der.

I flere Aar i Træk har Marineministeriet foreslaaet Bevilling til en Opmaalingsekspedition til Island, men desværre blev den hvert Aar nægtet, og siden har, som sagt, Stationsskibet maattet udføre en Del af dens Arbejder. En Ekspedition som den, der vil kunne udføres ved den søgte Bevilling, maa kunne udføre mange af disse Arbejder og dermed give Stationsskibet mere frie Hænder. Vi skulde finde det meget rimeligt, om man, netop for at opnaa paa dette Omraade saa meget, som Omstændighederne tillade det, indskrænkede Ekspeditionens Felt noget, saaledes at man opsatte Undersøgelser i Baffins Bugt og Davis Strædet til en anden Lejlighed, hvorved Ekspeditionen istedet for at være treaarig maaske gjordes toaarig, saaledes at de egentlige Opmaalings- og Dybhavsundersøgelser, der ere nødvendige for den rette Forstaaelse af Forholdene i de Island omgivne Farvande, træde noget mere i Forgrunden.

Vi have fremhævet den praktiske Side af Sagen saa stærkt, fordi den ligger os nærmest, og fordi vi fra vor Side maa anse den for vigtigst. Vi have imidlertid ikke dermed villet forringe Betydningen af de videnskabelige Undersøgelser, der jo for saa vidt ogsaa have stor Indflydelse paa de praktiske Forhold. Naar man ser hen til den Betydning, det har havt for Forstaaelsen af hele Fiskelivet og for Lovgivningen paa Fiskeriomraadet at faa en Løsning paa de mange Spørgsmaal, som Videnskaben har besvaret — vi behøve kun at nævne Kendskabet til de vigtigere Fiskearters Ynglemaade, »flydende Fiskeæg« m. m. — og naar man dernæst betænker, hvorledes videnskabelige Undersøgelser og Resultater til Tider have bidraget til at bringe vort lille Land op i Rækken af de store Nationers Lande, kan man kun yderligere beklage den skete Nægtelse af den her omtalte Bevilling. Denne Nægtelse er forøvrigt kommen saa meget mere overraskende og skuffende, som den høje Rigsdag hidtil med næsten aldrig svigtende Rund-

haandethed har støttet Foranstaltninger, der kunde bringe vort Fiskeri i Vejret, og fordi man var gaaet ud fra, at den Omstændighed, at Udgiften til Ekspeditionen er foreslaaet afholdt af Kommunitetets Midler, vilde sikre den gunstig Modtagelse i Rigsdagen. Vi handle i Søfartens og Fiskeriets Interesse, naar vi udtale et varmt Ønske om, at man ved den kommende 3die Behandling i Folkethinget vil bringe denne Sag til en heldig Afslutning i dette Thing. Alle, som interessere sig for den, ville med stor Bekymring se den nægtet eller udsat til næste Aar. Bevillingen var paa Finanslovsforslaget i Fjor, og er der atter i Aar, men om den kommer der til næste Aar, hvis den nu nægtes, maa af flere Grunde forekomme os noget tvivlsomt, og saa maa den Sag vel anses for skrinlagt. Danmark har i en Aarrække offret ikke saa lidt paa grønlandske Undersøgelser, og det er heller ikke lidt der er udrettet i denne Retning. Island og Færøerne have vi derimod ganske forsømt — der har vist ikke engang været nogen Opmaalings eller Undersøgelsesekspedition ved disse Øer siden Aarhundredets Begyndelse, — men imidlertid har Norge foretaget omfattende Dybhavsundersøgelser lige til Grænserne af de islandske Farvande, norske Kompagnier have sat sig fast paa Island og drive Hvalfangst, Silde- og Torskfiskeri efter en stor Maalestok. Der er her meget for Danmark at oparbejde, og meget af det Forsømte at oprette, endog saa meget, at det gaar ud over, hvad der med Rimelighed kan forlanges gjort for Kommunitetets Penge. Men kommer blot en saadan praktisk videnskabelig Ekspedition som den her tilsigtede i Gang, og bliver den udført med særligt Henblik paa det praktiske Udbytte, som kan naas ved Siden af det videnskabelige, saa er der gjort et mægtigt Skridt til Fordel for Søfart og Fiskeri. Hvad der saa ydermere bør gøres, maa jo afhænge af Forholdenes Udvikling og navnlig af, om vi ere i Stånd til at naa saadanne Resultater af vore Islandsforetagender, at de kunne gøre Krav paa større Offre fra Statens Side.

## Kontrolkontor for nautiske Instrumenter.

(Uddrag af Norges Sjøfartstidende).

Idet vi henvise til nedenstaaende Avertissement om Oprettelse af et offentligt Kontrolkontor for nautiske Instrumenter her i Kristiania fra 5. Januar først., tillader vi os at opfordre Skibsførere og Redere til ved Anskaffelse af Instrumenter, og specielt Kompasser, til sine Skibe at benytte sig af den Garanti, som ligger i en nøjagtig Undersøgelse af dem ved et offentligt Kontor, der er udstyret med nøjagtige Apparater til Instrumenternes Kontrol.

Enhver Skibsfører kender af Erfaring de Ubehageligheder og vel endog Farer, der ligger i for urolige eller for træge Kompasser; men kanske de færreste har gjort sig Rede for, at dette kan ligge i en slet Konstruktion af Rosen, fejlagtig Fordeling af Vægten (Rosens Træghedsmoment), fejlagtig Anbringelse af Naalene eller Mangel paa Kraft hos disse (deres magnetiske Moment); ligeledes vil man ofte finde, at Kompasset, specielt paa høje Bredder, hvor den horizontale Komponent af Jordmagnetismen er liden, mangler Indstillingsevne; dette kan have sin Grund i for svage Naale, hvorfor man ved Kontrolkontoret kan faa Rosernes Indstillingsevne undersøgt ved svækket Jordmagnetisme, svarende til Intensiteten oppe paa Fangst-

felterne, eller være foraarsaget ved et uheldigt Opstillingssted for Kompasset ombord. Fra Kontrolkontoret kan man derfor faa udpeget det heldigste Sted for Opstillingen ved en Forhaands-Undersøgelse af de magnetiske Kræfter ombord. At det ogsaa ved Anskaffelse af Kikkerter og andre Instrumenter kan være heldigt at have en Garanti for, at deres Pris staar i Forhold til deres Godhed og Brugbarhed overhovedet, er det vel overflødig nærmere at paapege.

For den hjemlige Industri, der skal konkurrere med de store udenlandske Fabrikker, vil det selvfølgelig være af stor Nytte, at man ved Kontrolkontoret kan faa sig meddelt et Certifikat for den leverede Vares Godhed, og at man der kan søge Raad og Oplysninger angaaende de Krav, man i Udlandet stiller til saadanne Instrumenter. Vi tillade os derfor at henstille til d'Hrr. Instrumentmagere at sætte sig i Forbindelse med Kontoret, for der at faa sine Instrumenter undersøgte og skaffe sig Certifikater for deres Godhed.

Ingen Skibsfører bør herefter anskaffe sig et Kompass, uden at det har Certifikat for at være undersøgt ved Kontrolkontoret.

Kontorets Avertissement er saalydende:

Christiania offentlige Kontrolkontor for nautiske Instrumenter. Ved Kontoret, der vil blive aabnet den 5. Januar 1894, foretages Undersøgelse af Kompasser med Tilbehør, Pejllapparater, Kurskorrektors, Kikkerter etc., med Hensyn paa deres Nøjagtighed og Brugbarhed (for Kikkerter: Klarhed, Forstørrelse og definerende Kraft).

For hvert Kompas vil der blive udstedt et Certifikat angaaende Inddelingsens Nøjagtighed, Kollimationsfejl, Indstillingsevnen for de forskellige magnetiske Bredder, Træghedsmoment og magnetisk Moment, Pejllindretningernes Nøjagtighed etc.; ved Henvendelse til Kontoret vil man ligeledes faa Oplysninger angaaende Kompassets Undersøgelse ombord samt faa undersøgt den mest deviationsfrie Plads for Kompassernes Opstilling.

Undersøgelingsgebyret pr. Instrument eller Kompas Kr. 1,00.

Man maa indrømme Nordmændene, at de med Hensyn til denne Sag ikke have ligget paa den lade Side. Saa vidt os bekendt, var det først ifjor Sommer paa Søfartsmødet at Opmærksomheden blev henledet paa, hvor nødvendigt det var for Skibenes sikre Navigering at have en saadan Institution, og nu, ikke mere end et halvt Aar efter, er den allerede oprettet og færdig til at begynde at arbejde.

Hos os er det ikke gaaet saa hurtigt. I et Foredrag, holdt 1886 i »Foreningen til Søfartens Fremme« over den Fremgangsmaade, der bruges ved Undersøgelsen af nautiske Instrumenter i »Seewarte« i Hamburg, samt i »Kew Ob-

servatory« i England, henleddes allerede Opmærksomheden paa, hvor nødvendigt det er for Skibenes sikre Navigering, at der findes en Institution, hvor de kunne sende deres Instrumenter, Kompasser og Lanterner etc. hen, for at faa dem undersøgte. I den Betænkning, der i Marts 1889 blev afgivet af den i Novbr. 1886 nedsatte Kommission til at fremsætte Forandringer i Navigationsvæsenet og Sønæringsloven, blev Oprettelsen af en saadan Institution ligeledes varmt anbefalet, idet Kommissionen henleddes Opmærksomheden paa, at Erfaringen fra de Lande, hvor Undersøgelser foretages, med tilstrækkelig Tydelighed have vist, at et stort Antal af de nautiske Instrumenter, som almindeligt gaa i Handelen, lade meget tilbage at ønske, og ikke sjældent er behæftet med endogsaa store Fejl, samt at det maa antages, at netop saadanne Instrumenter, som ere behæftede med store Fejl, fortrinsvis søges afsatte i de Lande, hvor ingen Undersøgelse kan foretages. Men senere ere vi ikke komne videre, end at der i 1892 nedsattes en Kommission for at tage Spørgsmaalet under Overvejelse og navnlig fremkomme med et Overslag over de nødvendige Udgifter ved Oprettelsen af en saadan Institution. Saa vidt os bekendt, er Kommissionens Betænkning og Overslag indgivet inden indeværende Rigsdagssamlings Begyndelse, og vi haabe derfor i Søfartens Interesse, at der snarest vil fremkomme et Forslag til Rigsdagen fra Marineministeriet om Oprettelsen af en saadan Institution, til hvilken Udgifterne vist næppe behøve at være særlig store.

## Loddemaskiner og Dybdemaalere.

Af Premierløjtnant i Flaaden C. Clausen.

(Sluttet.)

Vi skulle nedenfor fremsætte Opfinderens egen Forklaring til og Beskrivelse af Bathometret:

»Universal-Bathometret«. Naar et i den ene Ende lukket Rør sænkes med Munden nedad i Vand, vil dette trænge ind og derved formindske Luftens Rumfang, og dette nye, af Luften indtagne Rum vil ifølge Mariottes Lov staa i omvendt Forhold til Trykket, saafremt Temperaturen bliver uforandret. Forskellige Slags Apparater ere blevne konstruerede af Sir William Thomson og af andre Opfindere til Maaling af Dybden ved Sammentrykning af Luft i et Rør, og de ere saaledes indrettede, at det er muligt efter Dybdemaalerens Indhaling at iagttage, hvor langt Vandet er steget op i Røret. Da imidlertid Skalaens Inddelinger til voxende Dybder blive mindre og mindre, vil Maaling af enkelte Favne meget snart være umulig, ligesom man overhovedet ikke godt er i Stand til ved saadanne Apparaters Hjælp at maale Dybder, der overstige 100 Favne.

Der gives imidlertid en anden Maade at benytte Mariottes Lov paa, hvorved man ikke alene erhoder lige store Inddelinger paa Maalestocken, men oven i Købet er i Stand til at maale hvilken som helst Vanddybde.

Denne Fremgangsmaade er grundet paa, at Luftens Tæthed er ligefrem proportional med Trykket.

Den efter dette Princip indrettede Dybdemaaler,

Universal-Bathometret, fører en for alle Dybder tilstrækkelig Luftmængde med sig i et saakaldt Luftrør, og denne Luft vil følgelig under Nedsænkningen fortættes proportionalt med Dybden.

Naar Bunden er naaet, afspærres et konstant Rumfang af den saaledes fortættede Luft.

Denne afspærrede og fortættede Luft gives der dernæst under Ophalingen Adgang til at udvide sig i et Maalerør, hvor dens Rumfang under Atmosfærens Tryk efter endt Ophaling kan aflæses. Det nye Rumfang vil staa i ligefremt Forhold til den Dybde, til hvilken Instrumentet har været nedsænket, og tjener altsaa som Maal derfor. Under Nedsænkningen er det konstante Rumfang, Maalekammeret, i Forbindelse med Luftrøret og afspærret fra Maalerøret, som er fyldt med Vand; ved Ophalingen derimod afspærres Maalekammeret fra Luftrøret og sættes samtidig i Forbindelse med Maalerøret.

Denne Afspærring og Forbindelse mellem Maalekammer og henholdsvis Luftrør eller Maalerør kan ske paa mange forskellige Maader. Ved den Form af Universal-Bathometret, som her skal beskrives, sker det ved Loddets Stød imod Havbunden.

En hvilken som helst Maalestock for Inddelingerne kan erholdes ved Forandring enten af Maalekammerets Volumen eller af Maalerørets Gennemsnit.

Detallerne i Apparats Konstruktion kunne varieres i høj Grad, men i Hovedsagen bestaar Instrumentet altid af:

1) Et Luftrør, i hvilket Luften fortættes af Vandtrykket, efterhaanden som Bathometret synker i Vandet.

2) Et Maalekammer, i hvilket et vist Rumfang af den sammentrykkede Luft afmaales og afspærres, naar Bathometret har naaet Havbunden, og

3) Et cylindrisk, kalibreret, af et Glasrør dannet Maalerør, der under Nedsænkningen holdes fyldt med Vand, efter som det da er aabent ved begge Ender; men saasnart Indhalingen af Bathometret begynder, aflukkes det for oven og sættes samtidig i Forbindelse med Maalekammeret, hvis sammentrykkede Luft da under Indhivningen af Apparatet ved sin Udvidelse driver en tilsvarende Mængde Vand ud gennem Maalerørets nedre Ende. Langs Maalerøret findes en Inddeling, som angiver Vanddybderne.

Som vist i de vedføjede Figurer, bliver Bathometret anbragt i et Yderrør, hvis nedre massive Ende er selve Dybdeloddet.

Bathometret kan glide lidt op eller ned i det omtalte ydre Rør; men det bliver standset i sin Bevægelse ved Stopperne p p, som fremstillet i Figurerne. I et massivt Hovedstykke kan en konisk Hane H drejes ved Hjælp af Armen t og derved indtage de to i Fig. 2 og 3 viste Stillinger.

Indvendig i Hanetappen er der et Maalekammer k, som ved Drejningen af Armen t enten kommer i Forbindelse med Luftrøret l (Fig. 2) eller med Maalerøret m (Fig. 3). Luftrøret er af Metal og aabent i Bunden, hvorimod Maalerøret er af Glas, der for neden i Bathometrets Bundstykke ender i en U-formet Kanal. Maalerøret er saaledes anbragt, at det under Nedsænkningen bliver fyldt med Vand i hele sin Længde, medens Luften i Maalekammeret sammentrykkes ved at Vandet stiger neden fra opfejer i Luftrøret.

Saasnart Bunden af Havet er naaet (Fig. 3), og Linen derved slækker af, vil Bathometret paa Grund af sin egen Vægt synke nedefter i Yderrøret, og Hovederne paa Fjedrene ff springer da frem igennem Huller, der i dette Øjemed ere anbragte i det nævnte Rør. Paa samme Tid drejes Armen t, der ved en Stang er forbundet til Røret, og derved ogsaa Hanetappen saa langt, at Maalekammeret kommer i Forbindelse med Maalerøret, i hvilken Stilling Bathometret forbliver, indtil det efter fuldført Indhivning kan aflæses gennem en Aabning i Røret (Fig. 1)«.

Bathometret har været anvendt en Del her hjemme til Opmaalingsbrug, først under en anden Form og senere i den her beskrevne forbedrede Skikkelse, og det har stadig vist sig som et fortrinligt Loddeapparat.

Instrumentet har ogsaa været prøvet saa vel i Orlogssom Koffardiskibe, og da der foreligger adskillige rosende Udtalelser derom, kan der vel ingen Tvivl være om, at Bathometret efterhaanden vil vinde stor Indgang baade i vore egne og i fremmede Skibe.

Skal der maales større Dybder end 125 Favne, ombyttes Hanetappen med en anden, i hvilken Maalekammerets Rumfang kun er halvt saa stort, som det oprindelige; men i saa Fald maa det erindres, at den aflæste Dybde skal fordobles; paa denne Maade kan Lodskud tages indtil 250 Favne.

Ved at bruge Maalekamre, hvis Rumfang er endnu mindre, er det muligt at maale endnu større Dybder.

Skulde der gøres en Indvending mod Instrumentet i nuværende Form, [maatte det være, at Bathometret kun

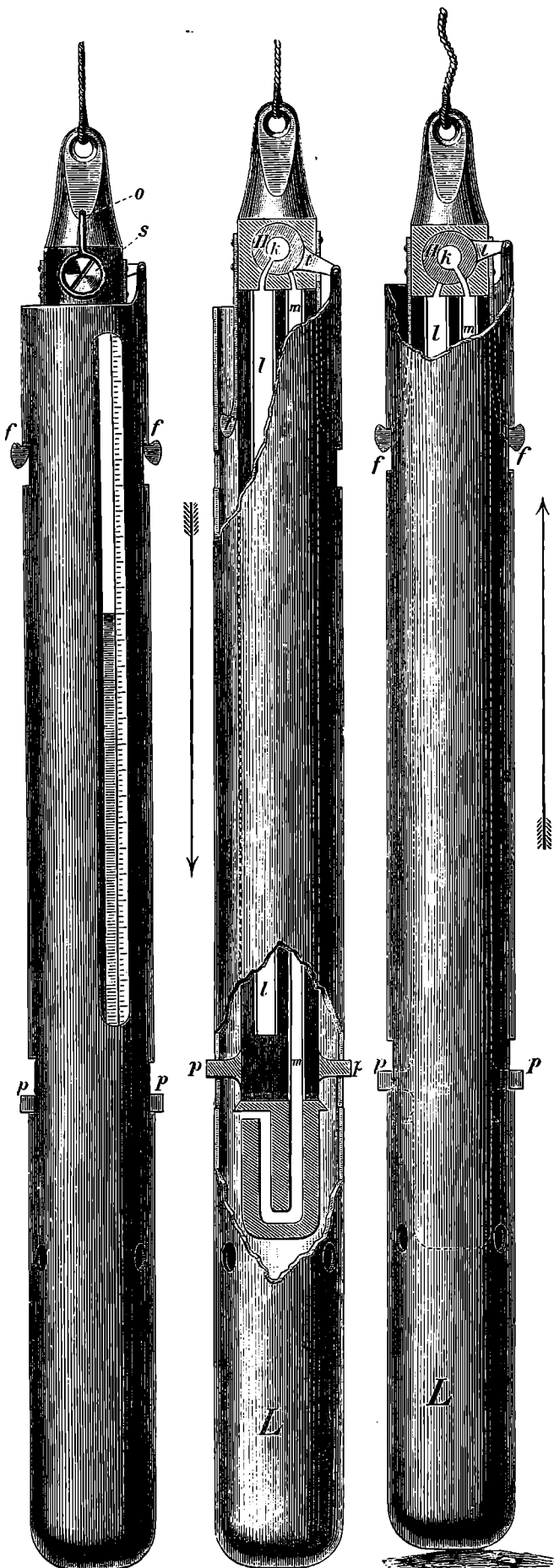


Fig. 1.

Fig. 2.

Fig. 3.

angiver, hvor langt det har været nede, saafremt Loddet naar Bunden. Men da man i Reglen under almindelig Sejlads ikke har Brug for Lodskud, der ret meget overstige hundrede Favne, kan denne Anke utvivlsomt ikke have stor Betydning.

Universal-Bathometret er patenteret i flere Lande og forfærdiges i Hr. Cornelius Knudsens mekaniske Etablissement.

## Spirbøje? Spirtønde??

Hr. Redaktør.

I »Dansk Søfartstidende« Nr. 16, 1894, læses under »Efterretninger for Søfarende« i en Meddelelse om Lystønders Ombytning med Vintermærker bl. a. følgende:

Revsnæs Lys- og Fløjtetønde ombyttes med en umalet Spirbøje af Træ, Halskov Rev Lystønde ombyttes med en Spirtønde af Jern.

Hvorledes ser en Spirbøje af Træ og en Spirtønde af Jern ud?

Indsenderen af disse Linier har forgæves i den ny Udgave af »Den danske Lods« søgt disse Spørgsmaal klarede. Deri findes ingen Besvarelse; man kender altsaa hidtil ikke officielt noget til »Spirtønde« og »Spirbøje«.

Muligvis er det Sømærkevæsenet, som paa egen Haand har indført disse ny, ukendte Betegnelser.

Hvorom det nu er, turde det være at anbefale, at man, samtidig med at indføre ny Betegnelser og muligvis ogsaa ny Former af Sømærker, satte den søfarende Verden i Kundskab om, hvad der menes næd de ny Udtryk og hvorledes de ny Sømærker se ud.

Ærbødigst  
En gammel Søfarende.

## Fra Sø og Land.

Skibbyggeriet i England i de sidste 13 Aar stiller sig som følger:

	1881	1,000,000	Register	Tons	Brutto
1882	1,200,000	—	—	—	—
1883	1,250,000	—	—	—	—
1884	750,000	—	—	—	—
1885	550,000	—	—	—	—
1886	473,000	—	—	—	—
1887	578,000	—	—	—	—
1888	903,000	—	—	—	—
1889	1,332,000	—	—	—	—
1890	1,262,000	—	—	—	—
1891	1,272,000	—	—	—	—
1892	1,280,000	—	—	—	—
1893	917,000	—	—	—	—

Efter det stærke Byggeri 1881—83 fulgte saaledes en meget nedadgaaende Periode; fra 1888 var der paany betydelig Opgang, som kulminerede i 1889. Det sidst forløbne Aar, 1893, maa betegnes som et Middelaar.

Norddeutscher Lloyd i Bremen har i 1893 havt et betydeligt bedre Aar end i 1892, idet Fortjenesten anslaaes til  $1\frac{1}{2}$  à  $\frac{3}{4}$  Million mere, men dog formenes dette Selskabs Udsigter at være mindre gunstige, formedelst den stærke Konkurrence med det Hamburg-Amerikanske Paketfart-Selskab og den nedadgaaende Persontrafik. Selskabet har flere Skibe af ældre Konstruktion, som det vil søge realiseret og erstattet med tidssvarende Skibe.

Den nye Rute Manchester—Kjøbenhavn er nu aabnet af det forenede Dampskibsselskabs Dampskib Viking, Capt. Jørgensen.

Stor Bjergning. Fra det ved Harbøre i f. M. forliste Barkskib »Don Juan«, hvorved omtrent hele Besætningen omkom, er bjerget c. 4000 Fade Petroleum, som sælges ved Auktion i næste Uge. Barken var paa Rejse fra New-York til Gøteborg.

Stor Korntrafik. I den forløbne Del af Vinteren har der her i Havnen været en storartet Tilførsel af fremmed Korn, og den ene store Damper paa 2000 à 3000 Tons efter den anden er ankommet hertil rundt omkring fra, dog mest fra Sortehavet. Til enkelte Tider har der været saa mange store Dampere samlede her, at det har været forbundet med den største Vanskelighed at skaffe Plads, baade Bolværk og Pakhus har maattet tages i Brug og tillige en Mængde Smaaskibe og Praumme som Lægter.

Frederikshavn, den 16de Januar 1894.

Fiskekutteren »Prins Valdemar«, Skpr. Fr. Thiel, udgik i sidste Uge af Havnen, for atter at drive Østerskrabning paa Bankerne i Nordsejen. Da den sidst var ude faldt Førsoget paa dette Fiskeri jo ganske godt ud og den var dog den Gang ikke fuldstændig forsynet med saa mange Skrabere, som der kunde have været benyttet; nu er den imidlertid bleven kompletteret med alle de fornødne Redskaber i saa Henseende, og med det sidste Forsøg for Øje er der godt Haab om et gunstigt Resultat, naar Vejrliget da ikke skulde blive alt for stormende.

— nn.

Trafiken paa Helsingørs Havn i 1893. I afvigte Aar have 1719 Skibsførere meldt sig i Karantænen i Helsingør mod 1512 for Aaret 1892. Af disse Skibe vare 32 Havarister og 162 Dampskibe, som indkom i Havnen for at blive forsynede med Kul.

Af Skibene vare 467 norske, 307 svenske, 242 russiske, 189 danske, 182 engelske, 60 preussiske, 42 slesvig-holstenske, 42 franske, 41 bollandske, 40 fra Mecklenburg, 30 hannoverske, 25 østerrigske, 17 fra Bremen, 13 italienske, 9 hamburgske, 8 belgiske, 3 fra Lybæk og 2 spanske.

## Havarier, Forlis m. m.

Frederikshavn, den 8de Januar 1894. Stranding. Tors dag den 4de ds. om Morgenen grundstødte det 713.<sub>50</sub> Tons drægtige engelske Dampskib »Fawn«, Kapt. R. Hodge af London, paa Marens Rev, ganske tæt ved Havnen; en af Skibets Officerer var gaaet i Land med en Jolle for at købe et Søkort, og medens dette stod paa, skete Uheldet, man mener særlig foranlediget ved den haarde nordgaaende Strøm. Bjergningsdampskibet »Frederikshavn« kom kort efter til Stede, og efter at en Del af Lasten — c. 1000 Tdr. Stenkul dels var kastet over Bord, dels lossat i Lægter, blev Skibet i Løbet af Natten slæbt af Grunden og indbragt her i Havnen. Ved den her foretagne Undersøgelse af Dykker, viste det sig at Skibet ingen Skade havde taget, og det vil derfor kunne fortsætte sin Rejse til Bestemmelsesstedet, Nakskov, efter atter at have taget det i Lægter lossede ombord.

Kvase »Hirtsholmen«, Skpr. Petersen af Frederikshavn, er strandet i Farvandet udfor Struer. Kvasen, der skulde indtage levende Torsk i Struer, med den Bestemmelse at afgaa til Christiania, er endnu ikke kommen af Grunden, dette vil vistnok vanskeligt ske, førend Vinden kommer om i Vest og det saaledes kan blive Højvande; Vandet har staaet ualmindelig lavt i den sidste Tid paa Grund af de fremherskende østlige Vinde.

— nn.



London, 16. Januar. En tom Baad, der har hørt til den norske Bark »Ran«, som blev overseilet i Kanalen den 11. ds., er funden ved Seaton. Baaden indeholdt ingen Efterretninger. De syv Mand, som bleve tilbage ombord i »Ran«, ere sandsynligvis gaaede ombord i Baaden for at søge Redning og ere da Alle omkomne. (R. B.)

Efter en anden Meddelelse er Mandskabet bjerget og indkommet til Hamburg.

Storehedinge, 16. Januar. Tydsk Dampskib »Lahneck« af Bremen, paa Rejse fra Neufahrwasser til London med Sukker, er Tirsdag Morgen ved Daggry strandet lidt Nord for Eskesti. Svitzers Bjergningsdampere »Kattegat« assisterer Besætningen, 14 Mand, med Losning af Ladningen. (R. B.)

Skonnerten »J. Grønsund« af Thurø strandede i Begyndelsen af Januar udfør Eksinounth. Paa Grund af høj Sø og Snefog er Bjergning af Skibet forsinket, men man haaber dog at faa det flot ved at losse endel af Lasten i Lægtene, ligesom at faa endel af denne bjerget i ubeskadiget Stand.

Barkskibet »Fiona« af Svendborg, der er ankommet til Granton fra Christianssand, har haft en overordentlig haard Rejse paa 5 Uger over Nordsøen. Store Styrtseer traf Skibet for og agter og en vældig Sø ødelagde Dækshusene. »Fiona« havde gentagne naaet Firth of Forths Munding, men blev igen dreven tilsøs.

Kollision med Bombroen. Dampskibet »Christiansund«, der i Lørdags Morges afgik herfra til Stettin, var saa uheldig ved Passering af Bommen at paasejle denne omtrent ved Færgetrappen, hvorved Broen fik betydelig Skade, ligesom Dampere ogsaa fik nogle Plader i Bougen beskadigede. Uheldet skete ved at der, lidt før Bommen naaedes, blev sluppet for Dampen og denne indhyllede Skibet fuldstændigt

en kort Tid, saa Rorgængerer ikke kunde se at holde Kursen. Endskønt Maskinen stoppedes og sloges bak, var Farten dog for stor til at Sammenstød kunde undgaas.

Paa den Kongelige Søgaard Forstrand er ved Bjerregaard i Ulfborg-Hind Herreders Jurisdiktion Natten mellem 15 og 16 December 1893 inddrevet et dødt Skib, sortmalet og tjæret, klipperbygget og med en Køllængde af circa 100 Fod. Skibet, der iøvrigt er uden Mærke, er ladet med Props af en Længde af circa 6—13 Fod. I Nærheden af Strandingsstedet er endvidere ilanddreven 2 Navnebrædder mrkt.

SALMA FRÅN CIMBRISHAMN.  
FRÅN KIVIK.

Ejerne af bemeldte Skib og Ladning er indkaldt til med Aars og Dags Varsel, for Amtmanden over Ringkjøbing Amt at anmelde og bevisliggøre deres Ejendomsret til det bjergede eller dettes Salgsprovenu.

Christiania, 17de Januar. Skonnerten »Deus regit« af Marstal er i Dag sunket ved Egersund. Jungmanden, hvis Navn er Anderskov, reddede sig ved Svømning. Fem Mennesker omkom. (R. B.)

**Klager over Bladets Forsendelse bedes hurtigst muligt indsendte til Holsteinsgade 9, Kjøbenhavn. Ø.**

**Rettelser.** I Bladets No. 15 er i Artiklen »De nordiske Sølove« Pag. 108, Sp. 2, Lin. 22 f. n. elter Ordet »vedtaget« indløbet et meningsforstyrrende »og.«

I No. 16 staar i Artiklen »Sejlens Nyttelvirkning i Dampskibe« Pag. 118, Sp. 1, Lin. 2 f. n. »farligere« i Stedet for »forligere« og i Skemaet i samme Artikel staar »Lagget« Fart i Stedet for »Logget« Fart.

## Øvelsesskib for unge Sømænd, der have bestaaet Styrmandseksamen.

I afvigte Efteraar (fra 29.—30. September) afholdtes i Følge Indbydelse af Navigationsdirektøren her i Kjøbenhavn et Møde af Bestyrere og Lærere ved Rigets Navigationsskoler. Blandt andet drøftede man paa dette Spørgsmaalet »Om Nyttens af et Øvelsesskib for unge Sømænd, der have bestaaet Styrmandseksamen. Vi gengive nedenfor den herom førte, interessante Forhandling.

Navigationsdirektøren vilde for at gøre de tilstedeværende bekendt med Sagen oplæse et Forslag, som han i November 1892 havde indgivet til Marineministeriet. Det lød væsentligt saaledes:

»I Betænkningen over Forslaget til Lov om Styrmandseksamen, afgiven af Folkethingets Udvalg den 11te Febr. 1892. henstilledes til Marineministerens Overvejelse:

om der ikke burde aarlig søges tilvejebragt Midler til, om Bord i Marinens Logiskib i Flaadens Leje at kunne indrette Øvelser for befalne Sømænd og fremtidige Befalingsmænd i Koffardiflaaden i saadanne Arbejder, som under kritiske Forhold kunde blive af Betydning for et Skibs Frelse, f. Eks. Nødmasters Rejsning, Nødrors Sammensætning og Anbringelse, Fartøjers Udsættelse under forskellige Forhold, Redningsflaaders Sammensætning, Raketliners Benyttelse o. a. l., og at der da en Maaned eller to hvert Aar blev givet Mænd, der havde bestaaet

Styrmandseksamen, Ret til fast Ophold om Bord i nævnte Skib for at deltage i saadanne Arbejders Udførelse. Til lige vilde det da være nyttigt for disse unge Mænd, om der samtidig kunde gives grundig Undervisning i Splisning, Takling m. m.

Den Tanke, som ligger til Grund for den anførte Henstilling, nemlig at søge Sømandsdygtigheden hos vore Søfolk udviklet, maa sikkert billiges af enhver, der har Interesse for vor Skibsfart og vor Sømandsstand, derimod kan der maaske herske nogen Tvivl, om den foreslaaede Maade er den, af hvilken der kan ventes det størst mulige Udbytte. Det maa jo nemlig erkendes, at Sømandsdygtigheden kun kan tilegnes i søgaaende Fartøj, og flere af de i Henstillingen nævnte Arbejder og Øvelser ville først faa deres rette Værd, naar de kunne foregaa under Forhold, der komme saa nær som muligt til dem, hvorunder de skulle finde Anvendelse i det praktiske Liv paa Søen. Det trænger næppe til nærmere Udvikling, at saadanne Øvelser, som skulle fremme Sømandsdygtigheden hos Folk, der allerede have faret mindst 3 Aar til Søs, med større Udsigt til Udbytte maa kunne foretages i et søgaaende Skib, udrustet i dette Øjemed, fremfor i et i Flaadens Leje fortøjet Skib, hvor disse Øvelser dog kun ville blive et underordnet Formaal ved Siden af mange andre, og hvor de ville gribe mindre heldigt ind i Skibets hele indre militære Organisation.

Det kan vel næppe betvivles, at dette maa have staaet klart for det ærede Folkethingsudvalg, men naar man des-

uagtet har indskrænket sig til at foreslaa Øvelserne henlagte til Logisskibet, har sikkert forventede betydelige Udgifter ved et søgaaende Øvelsesskib været Aarsagen dertil.

Jeg skal imidlertid i det følgende søge at godtgøre, at Sagen maa kunne iværksættes uden al for stor Bekostning og med Udsigt til, at de anvendte Midler udnyttes ikke alene til Gavn for det i Henstillingen udtalte Formaal, men ogsaa i et andet, som efter min Overbevisning er af lige saa stor Betydning.

Den teoretiske Uddannelse til Navigator foregaar hos os, som alle Vegne, ved Skoler i Land, idet Undervisning i Skoleskibe, hvilket i visse Henseender vel maatte anses for det ideale, forbydes af praktiske Hensyn. Navigationsskolerne kunne derfor ikke sætte sig noget højere Maal, end at bibringe Eleverne Forudsætninger for, at de med Tiden, naar de have erhvervet den fornødne praktiske Færdighed, kunne blive dygtige Navigatorer. Denne praktiske Færdighed, som er af sideordnet Betydning med de teoretiske Kundskaber, erhverver den vordende Navigator ved at fare til Søs som mere underordnet Befalingsmand under ældre erfarne Navigatorers Opsigt og Vejledning. Beskaffenheden af den praktiske Uddannelse vil saaledes komme til at afhænge af vedkommende Skibsførers Dygtighed samt Lyst og Evne til at vejlede de yngre. Der gives mange Skibsførere, for hvem denne Pligt staar klart, men der er desværre ogsaa adskillige, som ganske frasige sig den. I mange Skibe gives der næppe nok Styrmandene Lejlighed til at anstille Observationer, og da Kaptejnen ofte ruger over Kort, Farvandsbeskrivelser o. l., er det umuligt for Styrmandene, selv med den bedste Villie, at følge Skibets Navigering. Om nogen skøn som Vejledning er der i et saadant Skib ikke Tale; der betros Styrmandene intet vedrørende Skibets Navigering, og Tilliden til egne Evner og til de erhvervede Kundskabers Anvendelighed i Praxis faar under saadanne Forhold ikke Lejlighed til at udvikles, og det lærte glemmes snart. Ganske anderledes vilde det være, hvis den vordende Navigator kort efter aflagt Eksamen kunde tilbringe nogen Tid i et Skib, hvor der gaves ham Lejlighed til under kyndig Anvisning at handle selvstændigt og hvor Tjenesten udelukkende var indrettet til at lære de unge den praktiske Anvendelse af de erhvervede teoretiske Kundskaber, som saaledes vilde fæstnes sig langt bedre i Hukommelsen.

Indførelsen af Dampkraften og Jærnets og Staalets Anvendelse i Skibsbygningen har medført ikke faa Modifikationer i Navigeringen; Instrumenterne, navnlig Kompasset, ere undergaaede væsentlige Ændringer, nye Konstruktioner af dette eller hint Instrument fremkommer bestandig, ligesom nye simplificerede Observations- og Beregningsmetoder jævnlig bringes i Forslag. Saadanne Opfindelser og Forbedringer have imidlertid stor Vanskelighed ved at skaffe sig Indpas blandt færende Søfolk, der gennemgaaende ere meget konservative; alt Nyt betragtes gerne med Mistillid, og der anvendes ugerne Midler, som man ikke ved lang Tids Erfaring har erhvervet Tillid til. Udsigt til Fremskridt i denne Henseende kan kun skabes derved, at der gives Navigatoren, navnlig den unge, Lejlighed til at benytte saadanne Midler, og dette finder lettest Sted i et Øvelsesskib, som derved kan blive et virksomt Mittel til at sprede faglig Kundskab til hele Standen, hvis Medlemmer ellers have saare ringe Lejlighed til at følge med Tidens Udvikling.

Af Skrivelsens øvrige Indhold fremgik, at Taleren havde henstillet til Ministeriets Overvejelse, hvorvidt muligvis en af en Privatmand til Marinen skænket Sejlskonnert »Karen Knuth«, 80 Tons drægtig, og for hvilken der, saavidt han vidste, ikke for Tiden havde Anvendelse, muligvis kunde benyttes i det angivne Øjemed, idet Omkostningerne derved vilde blive forholdsvis smaa (efter et Overslag c. 9500 Kr. aarlig foruden 7000 Kr. én Gang for alle). Skonnerten tænkes udrustet c. 4 Sommermaaneder paa Kryds i danske Farvande samt i Nord- og Østersøen. Pladsen i Skonnerten tillod, at 20 unge Sømænd, der havde bestaaet Styrmandseksamen, ad Gangen kunde være om Bord, og Opholdet skulde for hvert Hold være 1 à 2 Maaneder. Eleverne skulde have fri For-

plejning og uniformeres efter de for søværnepligtige gældende Regler. Endvidere skulde der gives Navigationslærere skiftevis Lejlighed til at deltage i Togtet saavel for deres egen Uddannelses Skyld som til Vejledning for Eleverne. Øvelserne skulde omfatte, foruden al praktisk Sømandsgerning, almindelig Navigering, Anstillelse af Observationer, Deviationsundersøgelse, Kompassets Kompensation, Benyttelse af nyere nautiske Instrumenter og Beregningsmetoder, Søopmaaling o. a. l. Der skulde sørges for, at Eleverne handle selvstændigt, hvilket det ringe Antal vilde muliggøre.

Efter Oplæsningen af Indstillingen bad Taleren Forsamlingen udtale sig om Grundtanken i Planen, hvis Gennemførelse jo havde den mislige Side, at Uddannelestiden for en Del Elever vilde blive noget forlænget, adskillige Elever vilde derfor maaske nødig inddrage sig paa dette praktiske Kursus, medmindre det muligvis af Rederierne kunde stilles som en Betingelse eller i al Fald vilde betragtes som en Anbefaling for Pladssøgende.

Kommandør Jesperen havde lovet at indlede Diskussionen om dette Æmne.

Kom. Jespersen antog, at Navigationsdirektøren havde henvendt sig til ham som Formand i Foreningen til Søfartens Fremme og Næstformand i Bestyrelsen af »Georg Stages Minde«, med Anmodning om at indlede Diskussionen om dette Spørgsmaal. Der kunde ikke være Tvivl om, at et saadant Skib vilde være af største Gavn som Afslutning af Styrmandselevernes Uddannelse, theoretisk og praktisk. Navigationsdirektørens Motivering var god og fyldig, men han skulde dog henlede Opmærksomheden paa et Punkt, nemlig Undersøgelse af Deviationen i Jærnskibe, Indøvelsen af dette vilde være af største Vigtighed, men kunde næppe udføres i det foreslaaede Skib uden paa kunstig Maade at frembringe Deviation; det vilde være bedre at faa et Jærnskib, helst et Dampskib. Vel færdes endnu de fleste Søfolk i Sejlskibe, men alle søge at faa en Stilling i Dampskibe, og et saadant vilde derfor være det mest fyldestgørende. Det krævede ganske vist større Midler, dog ikke særdeles meget mere. »Georg Stage« kostede 22—25000 Kr. for et Togt paa 4—5 Maaneder med 80 Elever, og Styrmandseleverne vilde vel ikke kræve synderlig bedre Forplejning, saa Udgiften vilde vel næppe blive for stor. Der var dog en Skavank ved Forslaget, nemlig, at Skibet kun kunde holdes gaaende i faa Maaneder, og den af Navigationsdirektøren foreslaaede Tid var dog vistnok for kort til det Maal, der ønskedes naaet: han vilde sætte Pris paa længere Søture. (Sluttes).

## Skibsefterretninger.

### Dampskibe.

#### Det forenede Dampskibsselskab.

Alexander III, Rabe, pass. 14. Jan. Quessant til Piræus. — A. N. Hansen, Thiedemann, afgik 8. Jan. fra Dartmouth til Genua og Spanien. — Antwerpen, Caroc, ankom 11. Jan. til Antwerpen; bestemt til Sortehavet. — Baron Stjernblad, Michelsen, afgik 9. Jan. fra Messina til London og Kjøbenhavn. — Chr. Broberg, Gøtsche, afgik 16. Jan. fra Frederikstad til Lissabon, Barcelona etc. — Douro, Jacobsen, pass. 14. Jan. Dover til Kbhvn. — Georgios I, Rohde, afgik 17. Jan. fra Riga til Kbhvn., Antwerpen og Sortehavet. — J. C. Jacobsen, Bech, ankom 13. Jan. til Kbhvn. — Kiew, Rasmussen, afgik 14. Jan. fra Cette til Genua og Livorno. — Kursk, C. de V. Staal, afgik 13. Jan. fra Gibraltar til Håvre og Kbhvn. — Leopold II, Jespersen, afgik 16. Jan. fra Konstantinopel til Kbhvn. — L. P. Holmblad, Ingerslev, afgik 16. Jan. fra Smyrna til Saloniki, Konstantinopel, Sebastapol, Odessa. — O. B. Suhr, Strubberg, ankom 16. Jan. til Kjøbenhavn; bestemt til Reval. — Omsk, Kihl, ankom 15. Jan. til Novorossisk; bestemt til Odessa. — Tejo, Fenger, ankom 16. Jan. til Oporto.

Constantin, Fenger, ankom 13. Jan. til Kbhvn. — Esbern Snare, Sørensen, ankom 14. Jan. til Newcastle. — Es-

bjerg, Bentzen, ankom 14. Jan. til Leith. — Georg, Nielsen, ankom 14. Jan. til Newcastle. — Knuthenborg, Hansen, afgik 16. Jan. fra Nykjøbing F. til Newcastle via Horsens og Aalborg. — Kranen, Petersen, ankom 12. Jan. til Odense. — Storebell, Güllich, ankom 14. Jan. til Newcastle. — Union, Bloch, ankom 14. Jan. til Aarhus.

Aarhus, Thøgersen, afgik 17. Jan. fra Kbhvn. til Gøteborg. — Anglo Dane, Petersen, ankom 17. Jan. til Kbhvn. fra Antwerpen. — Axelhuus, Goll, ankom 15. Jan. til Arendal fra Kbhvn. — Bergenhuus, Jørgensen, ankom 17. Jan. til Kbhvn. fra Hamburg. — Botnia, Holm, afgik 17. Jan. fra Kbhvn. til Hangø. — Charkow, Fischer, ankom 14. Jan. til Libau fra Hull. — Christian IX, Møllerup, afgik 14. Jan. fra London til Kbhvn. — Christiansund, Jensen, ankom 14. Jan. til Stettin. — Dagmar, Hansen, ankom 16. Jan. til Kbhvn. — Frederik, Harboe, afgik 16. Jan. fra Kbhvn. til Pillau. — Jolantha, Hansen, ankom 11. Jan. til Libau, bestemt til Hamburg. — Kasan, Thomsen, ankom 16. Jan. til Libau, bestemt til London. — Laura, Christiansen, afgik 16. Jan. fra Kbhvn. til Granton og Island. — Libau, Andersen, afgik 16. Jan. fra Kbhvn. til Pillau. — Louise, Brabrand, ankom 15. Jan. til Hull, bestemt til Kbhvn. — Minsk, Olsen, ankom 12. Jan. til Danzig. — Morsø, Lind, er i Libau, bestemt til Hull. — Moskov, Petersen, afgik 16. Jan. fra Kbhvn. — Nidaros, Nielsen, ankom 15. Jan. til Stettin. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom 13. Jan. til Libau, bestemt til Antwerpen. — Nordjylland, Jensen, ankom 14. Jan. til Newcastle. — Odin, Frisenette, afgik 17. Jan. fra Hamburg til Kbhvn. — Olga, Norden, ankom 14. Jan. til Hamburg. — Perm, Christensen, afgik 15. Jan. fra Hull til Kbhvn. og Libau. — Pregel, Egediusen, ankom 11. Jan. til Hull. — Romny, Andersen, ankom 15. Jan. til London. — Thyra, Garde, ankom 11. Jan. til Antwerpen. — Tula, Paaske, ankom 15. Jan. til Hamburg. — Valdemar, Sørensen, afgik 15. Jan. fra Kbhvn. til Antwerpen. — Vendsyssel, Sørensen, ankom 15. Jan. til Libau. — Vesuv, Gade, ankom 14. Jan. til Antwerpen. — Viking, Jørgensen, afgik 12. Jan. fra Manchester til Kbhvn.

#### Det danske Petroleums Aktieselskab.

Christine, Larsen, ankom til New-York 14. Jan.

#### Det Store Nordiske Telegrafelskab.

H. C. Ørsted, Ørsted, ligger fremdeles i Tuborg Havn. — Store Nordiske, Petersen, er beskæftiget med Kabelreparationer mellem Gutgloff og Amoy.

#### Thingvalla.

Hekla, Glahn, afgik 6. Jan. fra New-York til Kbhvn. — Island, Skjødt, afgik 16. Jan. fra Kbhvn. til New-York. — Norge, Knudsen, ankom 12. Jan. til Kbhvn. fra Christiania. — Thingvalla, Berentzen, afgik 9. Jan. fra Christianssand til New-York.

#### Jydsk-engelske Dampskibsselskab, Aarhus.

Hengest, Bager, afgik 11. Jan. fra Aarhus, ankom 14. Jan. til Newcastle. — Octa, Enemark, afgik 11. Jan. fra Gøteborg, ankom 14. Jan. til Newcastle. — Orrik, Erichsen, ankom 14. Jan. til Gøteborg fra Newcastle.

#### J. Lauritzen, Esbjerg.

Nerma, Degn, afgik 14. Jan. fra Libau til Hull. — Nord-søen, Meinertz, afgik 10. Jan. fra Collberg, ankom 14. Jan. til Newcastle.

#### Dannebrog.

Amalienborg, Fischer, afgik fra Newcastle 10. Jan. til Reval. — Christiansborg, Ewaldsen, ankom til Blyth 12. Jan., laster til Aarhus. — Fredensborg, van Deurs, ankom til Methil 14. Jan., laster til Hjemstedet. — Frederiksborg, Hartmann, afgik fra Reval 12. Jan. til London. — Rosenborg, Schultz, ankom til Reval 17. Jan.

#### Carl, Skjold, Gorm.

Dan, Kræmer, afgik fra Gent 8. Januar, ankom til Kbhv. 12. Jan. — Erik, Wrisberg, afgik fra Libau 11. Jan. til Antwerpen. — Frode, Christensen, afgik fra Kbhv. 10. Jan., ankom til Libau 12. Jan. — Gorm, Jørgensen, afgik fra Kbhv. 11. Jan., ankom til Libau 13. Jan. — Knud, Jørgensen, afgik fra Blyth 13. Jan., til Libau. — Magnus, Aaris, afgik fra Reval 6. Jan., ankom til Rouen 15. Jan. — Olaf, Risø, afgik fra Libau 12. Jan. til London. — Svend, Schmidt, afgik fra Rouen 7. Jan., ankom til Libau 13. Jan. — Volmer, Jørgensen, afgik fra Libau 13. Jan. til Rouen.

#### Kjøbenhavn.

Carl Heckscher, Petersen, afgik fra Kbhv. 16. Jan. til Boness. — Fyen, Petersen, ankom til Reval 11. Jan. Hafnia, Neergaard, ankom til Riga 12. Jan., afgik 15. Jan. til Ghent. — Jylland, Starck, afgik fra Dunkerque 12. Jan., ankom til Grangemouth 14. Jan. — Russia, Rasmussen, ankom til Kbhv. 13. Jan. — Sjælland, Hansen, ankom til Kbhv. 11. Jan.

#### Østersøen.

Ella, Rasmussen, ankom til Vejle 10. Jan., afgik 14. til Marstrand, ankom 15., afgik 16. til Schlutup. — Maja, Jensen, afgik fra Middlesbro 12. Jan. til Island. — Rita, Troensegaard, afgik fra Grangemouth 10. Jan., ankom til Kbhv. 14. Jan. — Yrsa, Larsen, afgik fra Lysekil 10. Jan., ankom til Hull 14. Jan.

#### Sejlskibe.

##### Fanø, Nordby.

Aalborg, Clausen, afgik fra PISAQUA 30. Novb. til Kanalen f. O. — Alexandra, Nielsen, ankom til Port Victor 11. Jan. fra Walleroo. — Anite, Lybecker, ankom til Montevideo 12. Jan. fra Cardiff, 43 Dages Rejse. — Anna Agnete, Mathiasen, afgik fra PISAQUA 30. Novb. til Kanalen f. O. — Cathrine, Hansen, afgik fra Pernambuco 13. Decb., ankom til Paranagua 10. Jan. — Doris Brodersen, Mathiasen, ankom til Marseille 12. Jan. fra Jalnit. — Lovisa, Toft, ankom til Lissabon 10. Jan. — Lemvig, Hansen, ankom til Liverpool 11. Jan. fra Penedo. — Mærdor, Brinck, ankom til Liverpool 12. Jan. fra Rio Grande. — Nordby, Pedersen, afgik fra PISAQUA 3. Decb. til Kanalen f. O. — Solid, Jørgensen, ankom til Guayaquil 8. Jan. fra PISAQUA. — Sørine, Andersen, afgik fra Barcelona 10. Jan. til Progresso. — Valparaiso, Lorentzen, ankom til Mobile 11. Jan. fra Bahio.

##### Fanø, Sønderho.

Phønix, Øhle, ankom til Captown 12. Jan. fra Hamburg. — Vennerne, Aarre, ankom til Bahia 6. Jan.

##### Rønne, M. Christiansen.

Tre Søstre, Hintze, ankom fra Königsberg til Plymouth 8. Jan., bestemt til St. Holie, Yersy.

##### Marstal.

Skonnert Astræa, Svane, passerede Prawl Point 2. Decbr. paa Rejse fra Vliesingen til Laguna des Terminos.

##### Thurø.

Vega, Rasmussen, afgik fra Kjerteminde 15. Jan. til Rotterdam.

**R**edaktionen opfordrer alle, der ere knyttede til Skibsfarten og Fiskeriet, til at indsende til den enhver Meddelelse af Interesse for disse Næringsveje.

**T**iltrædende Abonnenter erholde, saa vidt Oplaget rækker, »Dansk Søfartstidende« for Oktober Kvartal f. A.

#### Fragtberetninger.

»Fairplay« skriver i sit Nummer af 12te ds. angaaende Fragtforholdene bl. A. følgende: Det glæder os at kunne meddele, at de fleste Redere nu øjensynligt ere komne til den Overbevisning, at det Tidspunkt er kommet, da et heldigt Forsøg kan gøres paa atter at faa Fragterne op paa et fordelagtigere Standpunkt. Der gøres derfor faa eller ingen Afslutninger — et glædeligt og haabefuldt Tidernes Tegn. Omendskønt vi knapt have naaet Midten af Januar, har Markedets Udvikling i alle Retninger bekræftet vore Forudsigelser. Sortehavs-Forretningerne vedblive at holde sig faste.

De amerikanske Bomuldsrater fra Golfen ere gaaede betydeligt opad, og Bombay- og Kurrachie-Raterne ere 2/3 bedre, end de vare for nogle faa Uger siden.

Postefterretningerne alle Vegne fra forudsiger gennemgaaende højere Rater. Eksempelvis kan anføres, at i et Bombay-Cirkulære, som vi lige nu have modtaget, skrives følgende:

Redere, som have udgaaende Skibe, ere meget bestemte i deres Fordring paa højere Rater for saavel snar som senere Laetning, og hvis kun det engelske Marked vil vise lidt mere

Livlighed, skulle vi kunne forvente at se en god Forretnings-Tilstand i den kommende Saison, da her allerede har sammenhøbet sig rigelige Lagre af vore Frembringelser.

D'Hrr. **Holm & Wonsild**, Kjøbenhavn og Lübeck, meddele os den 17. ds.:

1894 synes at byde paa større Omsætning end det fore-

gaaende Aar, saaledes ses tydelig en Bedring i Fragtberetningerne fra de betydeligste Eksportpladser, og det var jo at ønske, at disse lovende Udsigter virkelig maa komme frem, særlig i Betragtning af det daarlige Resultat forrige Aar for Skibsfarten.

Dampere: for disse noteres fra Libau 1/3 à 1/4 1/2 d. til Storbritanniens Østkyst, 1/1 1/2 à 1/3 d. til Nordfrankrig, 1/6 til

## Efterretninger for Søfarende.

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

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

**Limfjorden.** I *Thyborøn-Kanal* er Dybden for Tiden ved Højvandstid:

Paa *Havrevæn* 10 Fod.

I *Kanalen* 10 Fod.

Paa *Fjordgrunden* 11 Fod.

**Kattegat.** Naar Fyrskibet »*Læsø-Rende*« inddrages paa Grund af Is, udlægges til Forsøg en rød Spirtønde paa Stationen.

Lystønden »*Tangen*« er igen i Orden.

**Lysegrund.** Fyret paa *Lysegrund* viser indtil videre hvidt, fast Lys.

**Østersøen. Listed. Bornholm.** Paa Havnepladsen ved *Listed* er tændt 2 Lanterner der vise rødt, fast Lys fra NNV. gennem N. til NØ., hvidt Lys paa begge Sider af denne Vinkel. Holdte overet i S. t. V. lede Fyrene til Havnen. Flammens Højde: 20 og 14 Fod. Synsvidde: 1 Kml. Afstand mellem Fyrene: 140 Alen.

Paa V.-Molen skal tændes en hvid Lanterne. Flammens Højde: 14 Fod. Synsvidde: 4 Kml.

Fyrene brænde kun, naar Fiskere fra Havnen ere paa Søen.

### Østersøen, Sundet og Lille Belt.

**Finland. Åbo og Ålands Skjærgaard.** En 8 Fods Grund *Jørgen Ring*, er funden 8 Kbl. S. 9° V. fra *Rimskär* Baaker Ved V.-Siden udsættes i 24 Fod Vand en Stage, rød foroven, hvid forned, med 1 nedadbunden Kost. 60° 1' 8" N. Br. 21° 38' 5" Ø. Lgd.

**Finske Bugt.** Den 13de December 1893 tændes ved *Hangö* følgende Fyr:

*Långgrundet* Fyr, der viser grønt og hvidt vekslende Fyr fra S. 15° Ø. gennem S. og V. til N. 15° V. Flammens Højde: 17 Fod.

*Tulludden* Fyr, der viser grønt og hvidt vekslende Fyr fra S. 33° Ø. gennem S. til S. 54° V. og lyser med svagere Lys til N. 62° V. Flammens Højde: 37 Fod.

Holdte overet i N. 9° V. lede de fra Søen fri af alle Grunde V. om *Westerbådan* og *Hangö* Fyr til *Örskärs Holme*.

**Rusland. Pernau Bugt.** Baaken paa *Sorkholm* er ødelagt af en Storm.

**Libau.** Ifølge Telegram af 10de Januar 1894 fra det kgl. Konsulat i *Libau* er Fyrskibet uden for *Libau* inddraget.

**Tydskland. Swinemünde.** Anduvningstønden ved *Swinemünde* er inddraget og Vintersømærket udlagt.

**Swinemünde.** Det røde, faste Fyr paa Vinkbaaken paa *Swinemünde* Ø.-Mole viser nu rødt Lys over Søen, grønt Lys over Havnen. Flammens Højde: 32 Fod.

**Jasmund. Rügen.** Det røde og hvide vekslende Fyr SØ. for *Stubbenkammer* er igen tændt.

**Fyrskib „Palmerort“ inddraget.** Fyrskibet »Palmerort« er inddraget for Is.

**Kieler-Fjord.** Lystønden, Fløjtetønden og Klokketønden i *Kieler-Fjord* ere paa Grund af Is ombyttede med Vintersømærkerne.

Den 23de og 24de Januar og 6te—9de Februar 1894 afholdes Skydeøvelser i *Strander-Bugt*. Denne er indtil Tønderne B og C spærret for al Sejlsads.

**Lille-Bælt.** Anduvningstønden ved *Aabenraa* ligger paa 55° 2' 24" N. Br. 9° 26' 13" Ø. Lgd

### Kattegat og Skagerak.

**Norge. Kristianla-Fjord.** I Farvandet mellem *Torbjørn-skjær* og *Heierfluerne* ere følgende Grunde fundne:

*Nygrunden* med 6 Fv. 59° 0' 57" N. Br. 10° 49' 7" Ø. Lgd.

*Seihausen* med 7 Fv. 58° 59' 8" N. Br. 10° 46' 23" Ø. Lgd.

En Klippe med 10 Fod Vand S. for *Dybeflue*. 58° 58' 5" N. Br. 10° 48' 58" Ø. Lgd.

*Tallegrunden* med 12 Fod. 59° 3' 26" N. Br. 10° 54' 0" Ø. Lgd.

V. for *Askholmene* ere følgende Grunde fundne:

*Nordre Galteryggen* med 16 Fod. 59° 42' 4" N. Br. 10° 35' 20" Ø. Lgd.

*Bjellegrunden* med 13 Fod. 59° 42' 9" N. Br. 10° 35' 12" Ø. Lgd.

*Indre Haaøgrunden* med 13 Fod. 59° 42' 8" N. Br. 10° 34' 55" Ø. Lgd.

*Askholm Flakket* med 10 Fod. 59° 42' 10" N. Br. 10° 35' 39" Ø. Lgd.

*Søndre Askholmgrund* med 13 Fod. 59° 41' 55" N. Br. 10° 35' 53" Ø. Lgd.

Paa *Askholmgrunden* er der kun 8 Fod, og den danner sammen med *Søndre Askholmgrund* en lang, smal Grund parallel med *Askholmene*.

*Nordre Torskelrak* med 5 Fv. 59° 42' 32" N. Br. 10° 35' 39" Ø. Lgd.

*Kjønegrunden* med 21 Fod. 59° 42' 21" N. Br. 10° 34' 40" Ø. Lgd.

### Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Tydskland. Elben.** Fyrskibet »*Oste-Riß*« og Vragfyrskibene ved »*Davis*« og »*Kestrel*« ere inddragne for Is. Vragtønder ere udlagte paa Vragfyrskibenes Plads.

Fyrskibet »*Kraulsand*« er inddraget paa Grund af Is.

**Holland. Zuiderzee.** Ved det Ø.-lige Udløb af *Dooce Balj* er den mindste Dybde langs Stumptønderne 14 Fod, langs Spidstønderne 12 Fod.

**IJmuiden.** Vraget af »*Hellas*«, uden for *IJmuiden*, er uskadelliggjort for Skibsfarten. Vragfyrskibet er inddraget.

**Haringvliet. Hoornsche Hoofden** Fyr viser hvidt Lys fra N. 67° V. gennem V. til S. 53° V., rødt Lys fra S. 53° V. til S. 47° V., hvilket i *Aardappe lengat* angiver, at man skal forandre Kurs, og hvidt Lys fra S. 47° V. gennem S. til S. 66° Ø.

**Noordergat.** Den sorte Lystønde, der viser hvidt Lys med Formærkelser, i *Noordergat* er ved Isgang sat op paa Grunden ved *Oude Tonge*.

**Zeegat van Goeree.** Lystønderne *Bokkegut*, *Kwak*, *Kwaden Hoek*, *Aardappellengat*, *Meneersche* og *Bieningen* ere inddragne for Is.

**Bieningen og Hoek van Holland.** *Bieningen* hvide Lystønde skal males sort og rød vandret stribet, og *Hoek van Holland* sorte Lystønde skal males rød og sort lodret stribet.

**Zeegat van Vere.** Det røde og hvide, faste Fyr paa *Kampceersche Taarn* ved S.-Siden af *Vere* Havn er forandret til et hvidt fast Fyr, der lyser fra N. 35° V. gennem N. og Ø. efter til *N.-Beveland* skjuler det.

Ved Vagthuset paa *Oostwaterings Dige* er tændt et fast Fyr, der viser hvidt Lys fra N. 77° V. til N. 21° V., rødt Lys fra N. 21° V. til N. 8° V., over Tønde Nr. 1 paa N.-Pynthen af *Haringoreter*, hvidt fra N. 8° V. gennem N. til S. 77° Ø. Flammens Højde: 19 Fod. Synsvidde: 4 Kml. Fyret vises fra en 10 Fod høj Pæl. 51° 33' 33" N. Br. 3° 39' 10" Ø. Lgd.

**Belgien. Nieuwport.** Den 1ste Februar 1894 tændes paa Havnehovedet ved Ø.-Kant af Kanalen til Dokken ved *Nieuwport* et grønt, fast Fyr. Flammens Højde: 25 Fod. Synsvidde: 1 Kml. Fyret vises fra en 16 Fod høj Pæl.

**Englands Ø.-Kyst.** Taagesignal gives nu med Haandkrafts-Taagehorn i følgende Fyrskibe: »*Cokle*« og »*Cross Sand*« ud for *Yarmouth*, »*Outer Gabbard*«, »*Long Sand*«, »*Galloper*«, »*Swin Middle*«, »*Mouse*«, »*Nores*«, »*Princess Channel*«, »*Gull*« og »*East Goodwin*« ved Indløbene til *Thems*.

Der gives mindst hver 2 Minutter To Stød, hvert Støds Varighed c. 4 Sekunder. Naar Skibe nærme sig, forkortes Pauserne, og komme de i farlig Nærhed, gentages Signalet uden Ophør.

I Fyrskibet »*Cross Sand*« ophører Knald-Signalet samtidig.

**England. Humber.** Vraget af Skonnert »*Mary Louisa*« ligger sunket fra *Spurn point* høje Fyr i S. 6° Ø., 1,1 Kml. og fra Fyrskibet »*Bull*« i S. 84° Ø., lige i Indløbet til *Humber*. En grøn Vragtønde er udlagt paa S.-Siden af Vraget. 53° 33' 30" N. Br. 0° 7' 30" Ø. Lgd.

**Skotland. Bell rocks og Chickens rock.** Den 1ste Februar 1894 forandres Taagesignalerne ved *Bell rock* og *Chickens rock* Fyr, saaledes at Signalerne gives hver 5 Minutter istedet for som hidtil hver 10 Minutter.

Rouen. 1:7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> à 1/9 d. til Bristolkanalen eller Vestfrankrig, alt pr. 320 lbs. Havre.

Libau—Danmark 14/16 Mk. pr. 2000 Kilos Rugbasis.

Danzig—Danmark 50 Pl. pr. 50 Kilos Klid.

Danzig—London 6; à 6/6 d. pr. Ton Sukker.

Danzig—Liverpool 8; à 9/ pr. Ton. Sukker.

Danmark—Hull eller Grimsby 1/3 d. pr. 448 lbs. Byg.

Kulfragterne fra Østkysten af Storbritannien til Danmark varierer en Del, saaledes er betalt 5/ for større Baade og 6/6 à 7/ for mindre Baade.

For Sejlskibe er der for Nærværende ikke meget at gøre, en naturlig Følge af Aarstiden, dog er der fragtet et Par mindre Skibe fra Danmark til Holland 2/3 d. pr. 448 lbs. Byg og til Storbritanniens Østkyst 1/9 d. Londonbasis.

**Peterhead bay.** Fra den 1ste Januar 1894 brænde af og til mellem Kl. 5 og 9 Fm. og 3 og 10 Em. indtil tre Fyr ved Bølgebryderen, som er under Arbejde ved *Salthouse point*. Fyrene ere skærmede, saa de ikke lyse over Søen. 57° 29,5' N. Br. 1° 47' V. Lgd.

**Shapinsha sound. Ørken-Øer.** *Hellyar Holm* Fyrtaarn er c. 44 Fod højt. Flammens Højde: 58 Fod. Synsviddens: 13 Kml.

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

**Frankrig. Bréhat** Et Vrag ligger sunket i Linien *Héaux de Bréhat* overet med Taarnet *Moisie*, i Løbet mellem *Sirlots* og *Men du Castrec*.

**England. Isle of Wight.** Taagesignal gives nu med Haandkrafts-Taagehorn i Fyrskibet »*Nab*».

Der gives mindst hver 2 Minutter To-Stød, hvert Støds Varighed c. 4 Sekunder. Naar Skibe nærme sig, forkortes Pauserne, og komme de i farlig Nærhed, gentages Signalet uden Ophør.

**Plymouth sound.** Vraget af Damperen »*Nepaul*» ligger fra *Shagstone* Baake i S. 28° Ø., c. 1 Kbl. og fra *Reny rocks* i S. 62° V. 50° 18' 55" N. Br. 4° 7' 30" V. Lgd.

**Englands V.-Kyst. Firth of Solway.** En rød og hvid, vandret stribet Kugletønde med Stage og 2 Diamanter er i 24 Fod. Springtids Lavvande, udlagt ved S.-Enden af *Workington bank*. Den ligger fra Enden af *Workington Pier* i SV. t. V. 1/4 V., 2,7 Kml. og fra Enden af *Whitehaven W.-Pier* i NNW., 4,7 Kml.

## Nordlige Atlanterhav.

I *Atlanterhavet* er Vrag m. m. truffen saaledes:

Den 20de November. 49° 28' N. Br. 13° 18' V. Lgd. Grøn Bark; to Mærsejl staaende.

Den 20de November. 49° 29' N. Br. 13° 18' V. Lgd. Vrag paa c. 100 Tons, kobberforhudet, med Bunden opad.

Den 21de November. 47° 19' N. Br. 33° 13' V. Lgd. Vrag med Bunden opad.

Den 25de November. 49° N. Br. 14° V. Lgd. Vrag paa c. 100 Tons, kobberforhudet, med Bunden opad.

Den 25de November. 48° 46' N. Br. 16° V. Lgd. Brændende Skib.

Den 29de November. 43° N. Br. 53° V. Lgd. Brændende Skib paa c. 1,500 Tons.

Den 10de December. 40° 40' N. Br. 34° 51' V. Lgd. Vrag af en Skonnert, Masterne staaende.

**Canada Fundy Bugt.** Ved *Yarmouth sound* skulle to Fløjtetønder udlægges.

Den N.-lige er rød og hedder *Fourchu*. Den ligger i 21 Fv. Vand, N. 76° V. 5 Kml. fra Kap *Fourchu*. 43° 48' 50" N. Br. 66° 16' 1" V. Lgd.

Den S.-lige er sort og hvid stribet og hedder *Yarmouth-Fairway*. Den ligger i 32 Fv. Vand, S. 42° V., 10 Kml. fra Kap *Fourchu*. 43° 40' 16" N. Br. 66° 18' 55" V. Lgd.

## Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**Rusland. Isbryder ved Odessa.** Ifølge Meddelelse fra Overingeniøren ved *Odessa* Havn vil i Vinter Isbryderen fra *Nicolajev*, efter at *Bug-Liman* er tillagt, være til Tjeneste ved *Odessa* og naar fornødent holde et Løb aabent til Havnen.

Desuden kan Isbryderen mod fast Takst faas til Bugsering.

Paa Dæmningen, som er under Bygning ved *Petroleums* Havnen i *Odessa*, er tændt 2 røde, faste, midlertidige Fyr, lodret for hinanden. Det øverste Fyrs Højde: 22 Fod. Fyrene vises fra en Pæl.

Paa samme Havns Molehoved er tændt to røde, faste, midlertidige Fyr, lodret for hinanden. Det øverste Fyrs Højde: 29 Fod. Fyrene vises fra en Pæl.

**Det Azovske Hav.** Et Vrag i *det Azovske* Hav ligger i 18 Fod Vand, fra Baaken paa *Pynt Kriovai* i S. 81° V., 9<sup>3</sup>/<sub>4</sub> Kml. og fra *Kirpi* Vindmølle i S. 30° Ø. 47° 1',<sub>2</sub> N. Br. 37° 55',<sub>2</sub> Ø. Lgd.

## Karantænebestemmelser m. m.

**Danmark.** — A. Bestemmelserne i 2det Afsnit I. af Lov om Foranstaltninger imod smitsomme Sygdommes Indførelse i Riget af 2den Juli 1880 ere nu i Virksomhed overfor følgende Steder:

*London, Palermo, Havnene ved det Sorte Hav og det Azovske Hav, Konstantinopel, Havne i Syrien, samtlige Havne-stæder i Ægypten, Havnene ved det Røde Hav, Havne i Tonkin og Cochinchina samt Ostindien, derunder de nederlandske ostindiske Kolonier og Japan.*

B. Forbud mod Indførsel og Paabud om Desinfektion.

Indførsel af Klude er forbudt fra *Rusland* og *Finland, Japan* smst de under A. nævnte, i andre Lande beliggende, Havne — *London* undtagen. Fra de ovennævnte Lande og Steder er det endvidere forbudt at indføre Kradsuld, for saa vidt den ikke ifølge fremlagt fuldgyldigt Bevis er karboniseret eller vasket og ophedet til 80° Celsius.

Fra de under A. nævnte Steder — med Undtagelse af *London* — er det endelig forbudt at indføre brugt Linned, brugte Klædningsstykker og brugte Sengeklæder, medmindre de medfølge som Rejsegods, eller det af Modtageren paa Tro og Love skriftlig attesteres, at de nævnte Genstande kun indkomme i Landet som Følge af Ejerens forandrede Opholdssted. For saa vidt de paagældende Genstande i Medfør af ovennævnte Regel kunne indføres, blive de dog, naar de findes at være af særlig urenlig eller paa anden Maade mistænkelig Beskaffenhed, at tilbageholde, indtil de have været underkastede Desinfektion under offentligt Tilsyn.

*Spanien.* — Havnene ved *Rhinen* og 85 Kml. Afstand ere erklærede for kolerafri.

*Portugal.* — *Østerrig-Ungarn* er erklæret for kolerafri, *Smyrna* for mistænkt; men alle andre Havne i *det asiatiske Tyrki* for kolerasmittede.

*Gibraltar.* — Karantænen er hævet for Skibe fra *Ibrail, Souma, Sevastopol* og *Galutz*, naar de have rent Sundhedspas, attesteret af *britisk* Konsul, og Sundhedstilstanden ombord er god.

*Malta.* — Karantænen for Skibe fra *Sicilien* og andre italienske Øer er hævet.

*Grækenland.* — Karantænen for Skibe fra *Hamburg, Antwerpen, Amsterdam* og *Rotterdam* samt fra *Italiens V.-Kyst* er ophævet med følgende Undtagelser: For *Liborno* og *Catania* 5 Dage, for *Neapel* og Bugten ved *Neapel* 1 Dag Observationskarantæne.

For Skibe fra *Tunis, Bizerta* og *Susa* gælder 5 Dages Karantæne.

*Tyrkiets.* — Over for *Saloniki* er der 1 Dags Observationskarantæne, over for *Odessa* Lægeundersøgelse.

*Brasilien.* — *Belgien* og *Tydskland* ere erklærede for kolerafri.

### ABONNEMENTSPRISEN

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

Bladet omdøles ved Postvæscnets Foranstaltning.

### AVERTISSEMENTSPRIS:

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

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER FREDAG.

Nr. 18.

Kjøbenhavn, Fredag den 26. Januar 1894.

1. Aarg.

INDHOLD: Literatur. — Aluminium-Yachten »Vendensse«. — Vandbygningsvæsenets Ordning, af Direktør Chr. Otterstrøm. — Spirbøje og Spirtønde, af C. F. Wandel. — Fra Sø og Land. — Havarier og Forlis. — Fragtberetninger. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Tillæg til Efterretninger for Søfarende.

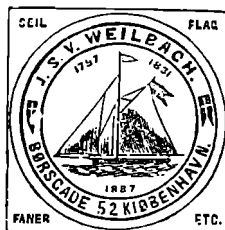
**AXEL E. AAMODT,**

18, Kongens Nytorv 18.

Grundlagt 1857. Telefon 106.

Kalkerpapir, Kalkertørred,

1ma Kvaliteter.



Isolering (Kieselguhr. Filt m. m.)  
paa Kjedler, Dampkor m. m.

**Skibsdagbøger**

(Normalpapir)

$\frac{1}{2}$  Aars &  $\frac{1}{2}$  Aars,  
til Forbrug og Forhandling  
billigst hos

**S. Friedlænder.**

14 Ved Stranden 14

Fra Aktiebolaget Bofors & Gullspång i Sverrig leverer jeg  
paa Bestilling større og mindre Gjenstande i

**støbt Staal,** saasom:

Skibsstævne,  
Skibsskruer,  
Roerrammer,

Stempler,  
Krumtappe,  
Ambolte,

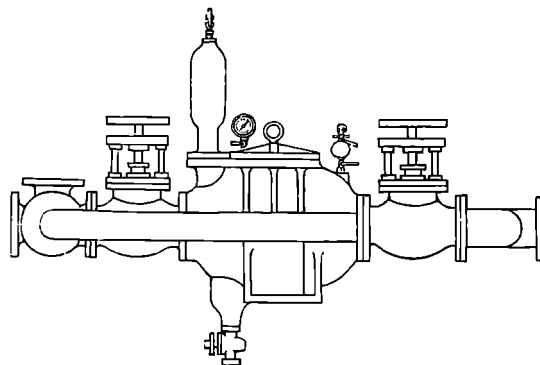
Tandhjul,  
Ankere,  
etc. etc

Støbt Staal fra Bofors-Gullspång er smeddeligt samt i Styrke  
og Sejghed fuldt jævnforligt med det bedste smeddede Staal  
af tilsvarende Haardhedsgrad

Kjøbenhavn.

Jørgen Jensens Efterfigr.

**Edmiston's Fødevands-Filter.**



Filter for Landkjedler.

Skibs-Filter.

**FRED. STIELTJES & Co.,**

Bredgade 43, Kjøbenhavn.

**J. Chr. Petersens  
Papirhandel,**

Store Kirkestræde 1.

Grundet 1845.

Telefon 243.

**Statspakpapir,**

bedste Omslagspapir  
til Arkivpakker og Chartequer.



Telefon 1268.  
Telegr.-Adr. Nilsson 167.

**Carl Nilsson,**

Amaliegade 37,

Kjøbenhavn K.

Lager af Olier og Maskin-Artikler.

Leverander  
til de fleste danske Damp-  
skibsselskaber.



**Aut. Forhryingsagenter,**  
Kjøbenhavn.

F. Jepsen, Toldbodgade 2.

W. H. Wulff, Toldbodg. 15.

**A. A. W. Petersen, 13 St. Anna Plads, Kjøbenhavn K. Telefon 3174.**

Befragtning, Gods- og Pakketransport til alle Havne og Jernbanestationer i Verden. Omladning af Skibe. Modtagelse, Control og Afløring af Ladninger, Spedition, Klarering, Inkasso, samt alle maritime og merkantile Commissioner.

## Helsingborgs Varfs Aktiebolag

(Helsingborg, Sverige)

utför nybyggnader, reparationer och bottenmåling af jern- och träfartyg; för ständigt lager af allt härtill hörande.

Torrdocka 290 x 50 x 15 fot. Hammens djup 22 fot.

Under byggnad och till salu en tremast-stålskonert 250 Reg. tons, lastar 500 tons D. W. på 11 fots djupgående.

Telegrafadress: Varfsbolaget.

Kjøb, Salg og Nybygning af Sejl- og

Dampskibe, Uddybningsmateriel og

Transportpramme

besørges fordelagtigt af

**Ingeniør Andr. Vang,**

Kjøbenhavn.

**C. F. Schlüter,**

teknisk Maskin- og Skibshandel.

Grundlagt 1857.

Kjøbenhavn. 26, Peder Skramsgade, K.

Import og Export-Lager til en gros Priser

af Maskin- og Cylinderolier og Alt til

Sømaskiner henhørende.

# „Dansk Søfartstidende“

udgaar fra 1ste Januar i betydelig udvidet Skikkelse. Bladet bringer, som hidtil, Artikler om alle i Forbindelse med Skibsfarten og Fiskeriet staaende Forhold og følger alle Bevægelser paa Søfartens Omraade her hjemme og i Udlandet; det bringer ugentlige Beretninger om Fragtforholdene gennem Meddelelser fra London, Liverpool, Hamburg, New-York og Kjøbenhavn; det indeholder Søkortarkivets „Efterretninger for Søfarende“.

„Dansk Søfartstidende“ bringer fra 1ste Januar en ugentlig Oversigt over danske Skibes Bevægelser, støttet paa Meddelelser fra de fleste danske Damp- og Sejlskibs-Rederier; endvidere udførlige Meddelelser om Nybygninger, Havarier, Forlis. Det bringer en ugentlig Beretning om Forhyringsforholdene, maanedlige Meddelelser om Fiskeeksporten og Fiskehandelen, Oversigt over de meteorologiske Forhold m. m. m.

„Dansk Søfartstidende“, Organ for Søfarten og Fiskeriet, fremtræder fra 1ste Januar tillige som Efterretningsorgan for Skibsfarten og bringer gennem sine talrige Forbindelser i Ind- og Udland udførlige og paalidelige Meddelelser om alle Søfartsforhold.

Abonnement for Januar Kvartal 1894 à 1 Kr. 50 Øre foruden Postpenge, tegnes paa alle kgl. Postkontorer og Brevsamlingssteder, i alm. dansk Skibsførerforenings Kontor, St. Annæ Plads 13, K, fra 11—3, i Redaktionen, Holsteinsgade 9, Ø, og hos Fuldmægtig Westrup i det forenede Dampskibsselskabs Skibsinsektion.

Annoncer modtages sidstnævnte to Steder og i Triers Bogtrykkeri, Bredgade 32, K.

## Skoleskibet „Georg Stage“.

Under Forventning af Stats-tilskud vil Skoleskibet iaar blive udsendt paa det sædvanlige Togt i Midten af April Maaned.

Ansøgninger, med Attester og Anbefalinger, om Optagelse skulle indsendes til Bestyrelsen for Stiftelsen Georg Stages Minde, St. Annæplads Nr. 3, 3die Sal, Kjøbenhavn K, inden Udgangen af Februar. Svar herpaa vil da blive sendt i Begyndelsen af Marts.

De Elever, der skulle konfirmeres i indeværende Foraar, ville, naar Ønske derom anføres i Ansøgningen, til Konfirmationsbrug kunne erholde et Sæt Klæder udleverede af det Tøj, der for egen Regning anskaffes som ensartet Paaklædning.

Ærede Redaktører bedes henlede Opmærksomheden paa denne Annonce.

EM. Z. SVITZERS  
BJERGNINGS-ENTREPRISE.  
BREDGADE 32.  
KJØBENHAVN, K.

N. Chr. Rønnes  
Skibssnedkeri.  
— Grundlagt 1834. —  
St. Annægade 3.  
Kjøbenhavn C.

## LUDVIG OLSEN.

Pommersk Trælasthandel.

Nørresøgade 7. Kjøbenhavn K.

Udgivne af Udenrigsministeriet og udkomne i Kommission hos Undertegnede:

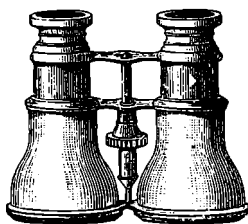
Instruction for de danske Konsuler i Udlandet af 15. December 1893. Pris 2 Kr. 50 Øre.

Code maritime du ler avril 1892. Pris 2 Kr.

Maritime law, sanctioned by H. M. Christian IX on the 1st of April 1892. Pris 2 Kr.

Blanket til Konsulerne om Anmeldelse af Skibsførernes Ankomst. Pris 3 Øre; pr. 20 Stk. 50 Øre.

C. A. Reitzel,  
Løvstræde 7.



H. E. Holst's

Efterfølger,

Hans Liisberg,

Uhr- og

Instrumentmager.

I Kommission hos undertegnede er udkommen og faas i alle Boglader:

Tablel for Rettelse af Maanehøjden samt Anvisning til let Udregning af forskellige Observationer ved Maanen,

udarbejdet af

A. O. Tuxen og Aage V. Tuxen.

Pris 75 Øre.

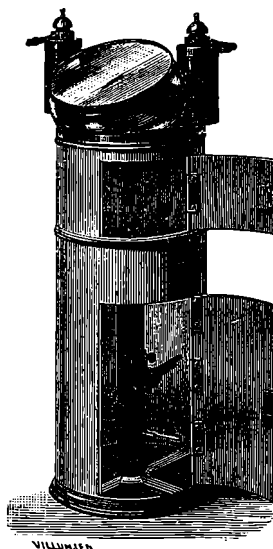
P. Brandts Boghandel,  
Svendborg.

## Skib til Salg.

Vort paa Stabelen staaende Fartøj udbydes herved til Salg. Drægtighed 34½ Tons, stikker 7 Fod med Last, særlig konstrueret til at sejle med uden Ballast. Garanteret en god Sejler. Optaget i Veritas Klasse 13 Aar. Kan blive sejlfærdig i Marts. Reflekterende henvender sig til Skibsbygmestrene

S. Sørensen & Søn, Aalborg.

## Cornelius Knudsens Etabl.,



37. Kjøbmagergade Kjøbenhavn.  
Patent Multiplicator, Kompasser,  
Sprit- og Baadkompasser,  
Patent Tidsglas. Saltmaalere,  
Sextanter og Oktanter.  
Kaptejn Rungs  
Universal-Bathometer.  
Logge og Loddemaskiner.  
Dybhavsthermometre  
med Vendeapparat.  
Barometre, Thermometre, Manometre.  
Indicatorer. Tegnebestikker.  
Paralellnealer.  
Marinekikkerter.  
Complete Dykkerdragter

Reparationer udføres med Omhu.

## Literatur.

Fra Forfatterne have vi faaet tilsendt:

»Tabel for Rettelse af Maanens Underrands eller Maanens Overrands observerede Højde til Maanens Centrums centrale Højde samt kort Anvisning til en let Udregning af nogle forskellige Observationer ved Maanen, udarbejdet af A. O. Tuxen og Aage V. Tuxen. Svendborg Navigationsskole.«

Det har glædet os meget at modtage denne lille Bog, dels fordi den virkelig yder et godt Bidrag til Fremme af god og sikker Navigering, og dels fordi vi netop have til Hensigt i en nær Fremtid her i Bladet at lægge et godt Ord ind for en mere udstrakt Anvendelse end hidtil af Maaneobservationer under den daglige Pladsbestemmelse til Søs, hvorved vi altsaa ville faa Lejlighed til en indgaaende Behandling af Værket.

Utvivlsomt bliver Maanen i høj Grad og uden tilstrækkelig Grund tilsidesat ombord, endskønt den dog i mange Tilfælde vil kunne gøre lige saa stor Gavn som Sol, Planeter og Fiksstjerner, og dens Benyttelse frembyder egentlig ikke større Vanskeligheder, naar blot de nødvendige Tabeller ordnes paa rette Maade.

Vi skulle af ovennævnte Aarsag ikke nu komme ind paa en nærmere Omtale af Bogen, men kun paa Forhaand udtale vor Anerkendelse af den sunde og fornuftige Tanke, der ligger til Grund for Tabellen, ligesom vi overhovedet altid med Velvillie skulle fremhæve ethvert Arbejde, der tilsigter at yde Navigatøren Hjælp eller Vejledning under hans vanskelige og ansvarsfulde Hverv.

Men vi kunne dog ikke undlade straks at fremkomme med nogle smaa Bemærkninger. Det forekommer os nemlig, at Forfatterne ikke have været fuldt ud heldige med den praktiske Løsning af deres Opgave; thi vi formene, at Tabellen er noget mere vidtløftig end strengt fornødent, et Moment, som ikke er af helt underordnet Betydning. For at klargøre vor Tanke skulle vi i et følgende Nummer af »Dansk Søfartstidende« give en Tabel af betydelig mindre Omfang, og som dog antagelig vil kunne gøre paa det nærmeste lige saa god Fyldest.

Efter i et Forord at have paapeget Maanens store Betydning for Navigationen, skrive Forfatterne endvidere: »Naar Maanen desuagtet benyttes saa lidet til Pladsbestemmelser paa Søen, da ligger dette vist for en stor Del i, at de dertil hørende Beregninger ere omstændeligere og tage mere Tid end f. Eks. ved Observationer af Solen.«

Til denne Udtalelse kunne vi godt slutte os, idet vi dog samtidig maa hævde, at der findes andre nok saa vægtige Grunde til, at Maaneobservationerne ikke komme til deres Ret. Og betragtes den givne »Anvisning til en let Udregning af nogle forskellige Observationer ved Maanen« (som vi dog ikke nu skulle komme nærmere ind paa), da ser man ogsaa straks, hvad det særlig skorter paa.

Forfatterne maa nemlig, hvad de jo forøvrigt ikke have nogen Skyld i, ved Beregningernes Udførelse jævnligt ty til den engelske »Nautical Almanac«, da den danske »Nautisk Almanak« ikke slaar til. Og her er netop et af

de omme Punkter; thi vi nære den Tro, at skal Benyttelsen af Maanen blive almindelig til Søs, da maa »Nautisk Almanak« udvides til at indeholde alle de dertil fornødne Data, det vil sige foruden Maanens Kulminationsklokkeslet, Halvdiameter og Horizontalparallax til hver Dag, endvidere dens Deklination og Rektascension til hver Time, hvilket Forslag vi herved henstille til Udgiverens velvillige Overvejelse.

Selvfølgelig vilde Almanakkens Størrelse derved øges betydeligt, maaske til mere end det dobbelte, hvilket den dog sikkert kunde taale uden derved at blive vanskeligere at anvende.

Endskønt vi langt fra undervurdere Betydningen af de øvrige Meddelelser og Vejledninger, som ere optagne deri, og nødigt vilde se dem bortfalde, saa bør dog sikkert en nautisk Almanak først og fremmest indeholde de fornødne Data til de daglige Observationers Beregning.

Værre vil det forholde sig med Prisen; men selv om den skulde stige til det dobbelte, (hvad dog ikke var nødvendigt, naar Staten ydede et tilstrækkeligt Tilskud), vilde vi ikke desto mindre tilraade en saadan Udvidelse. »The Nautical Almanac« er alligevel ikke saa lidt dyrere, og de bedste billige engelske Almanakker koste som oftest 1 Shilling.

En anden væsentlig Grund til, at Maanen ikke anvendes saa meget som ønskeligt, er den, at man ligefrem har sat et sort Stempel paa dette Himmellegeme ved ikke at medtage Maaneobservationerne til første Del af Styrmandseksamen, et Forhold, som just ikke skal fremme deres Brug, og som desværre vel ikke bliver forandret i en overskuelig Fremtid, da Eksamensfordringerne ere fastslaaede ved Lov.

Vi kunde endnu nævne flere andre Aarsager til, at Maaneobservationerne ere i saa ringe Kurs for Tiden, men det anførte vil vistnok være tilstrækkeligt.

Efter disse Bemærkninger skulle vi, samtidig med paany at udtale vor Anerkendelse af Forfatternes gode Idé, med Fornøjelse henlede vore Navigatørers Opmærksomhed paa den nys udkomne »Tabel til Maanehøjdens Rettelse« af A. O. Tuxen og Aage V. Tuxen.

Der foreligger nu Beretning om Forhandlingerne paa det fra 4.—7. Juli f. A. i Kristiania afholdte 3die nordiske Søfartsmøde, udgivet paa Arbejdskomiteens Foranstaltning af Mødets Sekretær, Højesteretsadvokat Axel Winge i Kristiania. Beretningen indeholder et stenografisk Referat af de paa Mødet holdte Foredrag og den Diskussion, der knyttede sig til dem, Bilag til flere af Foredragene, Katalog for den i Forbindelse med Mødet afholdte maritime Udstilling og endelig en Fortegnelse over Mødets Deltagere. Af denne sidste fremgaar det, at der i Mødet deltog 37 Danske, 225 Norske, 15 Svenske og 6 fra andre Lande, hvilke Tal maaske kunde begrunde et Ønske om, at Deltagelsen ved



fremtidige nordiske Søfartsmøder maatte blive noget mere ligelig fra de tre nordiske Lande.

Beretningen indeholder iøvrigt, ved sine fuldstændige og nøjagtige Referater af de om mange betydningsfulde

Søfarts-Spørgsmaal førte Forhandlinger, værdifulde Bidrag til Belysning og Forstaaelse af disse Spørgsmaal, og vi haabe derfor, at den maa finde talrige Læsere, ogsaa udenfor Deltagernes snævrere Kreds.

## Aluminium-Yachten „Vendensse“.

At erstatte det tunge Jern med det langt lettere Aluminium som Materiale for Skibes Klædningsplader, er en af de mange Opgaver, Skibskonstruktører i de senere Aar have beskæftiget sig med, og mindre Fartøjer til Sejlads paa Floder og indelukkede Farvande ere blevne byggede af det nævnte Materiale. For nylig er man naaet et Skridt længere frem, i det et større Kapsejlsfartøj »Vendensse«, hvis Klædningsplader ere af Aluminium, den 6te December f. A. er løbet af Stabelen fra La société des Ateliers et Chantiers de la Loire i Saint-Denis. Da det ikke er usandsynligt, at man i en ikke fjærn Fremtid i mange Tilfælde vil foretrække et lettere Bygningsmateriale for Skibssiden end Jern — om det nu bliver Aluminium eller, vel snarere, en Blanding af dette Metal med andre, er ikke godt at sige paa Sagens nuværende Standpunkt — skulle vi give et Uddrag af en fra det franske Tidsskrift »Le Yacht« hentet Beskrivelse af det nævnte, Grev J. de Chabannes tilhørende Lystfartøj.

For at kunne opnaa en høj Hastighed, gælder det ved Bygningen af et Kapsejlsfartøj om at spare Vægt, hvor det er muligt. Foruden den Vægtbesparelse, som Anvendelsen af Aluminium til Klædningspladerne giver, opnaas ved Skrogets Lethed tillige den Fordel, at Skroget kan gøres længere og Linierne finere, end om man havde benyttet Træ eller Jern. Fartøjets Hoveddimensioner ere:

Længde i Vandlinien . . . . .	12	Meter
Længde over Dækket . . . . .	17,4	»
Bredde . . . . .	2,35	»
Dybgaende . . . . .	2,55	»
Displacement . . . . .	15	Tons.
Ballastens Vægt . . . . .	11	»
Sejlareal . . . . .	180	Kvadratmeter.

Konstruktøren, Ingeniør Guilloux af den franske Marine, fulgte det Princip at bygge Yachtens Skrog af et solidt Staalskelet, der skal optage Kraftpaavirkningerne fra Rejsningen af Ballasten, samt et ydre Hylster af Aluminiumsplader og Vinkler til at danne Skibssiden og forbinde Skelettets enkelte Dele med hverandre. Dette Princip er ogsaa det eneste naturlige, i det Skroget da kan taale de store Kraftpaavirkninger, det er udsat for, samtidig med at der er taget Hensyn til, at Skibssidens Plader ikke behøve at besidde stor Styrke, hvilket man i dette Tilfælde vanskeligt vil kunne opnaa, fordi Aluminium er et forholdsvis svagt Metal.

To vandtætte Skodder af Aluminium forene Skibets to Sider og give Flydeevne i Tilfælde af Brud eller Lækager paa Skibssiden; der findes ingen Passager eller andre Aabninger i dem.

De enkelte Deles Tildannelse og Pladernes og Vinklernes Sammennitning var forbundet med en Del Vanskeligheder. Dels savnede man Erfaring for, hvilke Fremgangsmaader der vare de formaalstjenligste ved Anvendelsen af Aluminium, dels maatte Arbejderne først vænne sig til paa rette Maade at bruge og behandle dette Materiale, som besidder ganske andre fysiske Egenskaber end Jern eller Kobber. Særligt krævede Spørgsmaalet vedrørende Aluminiumspladernes Sammennitning indgaaende Forsøg og Overvejelser, inden man fandt en heldig Løsning. Ved tynde Jernplader er man altid i Stand til at opnaa en tæt Samling, naar blot Naglerne sættes tilstrækkeligt tæt sammen.

Dette kan man imidlertid ikke gøre med Aluminiumsplader, fordi disse da vilde blive saa meget svækkede, at man udsatte sig for Brud langs Naglerækkerne, selv ved smaa Kraftpaavirkninger.

Til Skroget medgik omtrent 1 Ton Aluminium og 1<sup>3</sup>/<sub>4</sub> Tons Staal; Skroget vejede altsaa omtrent 18<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Procent af det samlede Displacement. Dette er en forbausende lille Skrogvægt, naar man erindrer, at Skroget skal være stærkt nok til at bære en Blyvægt paa 11 Tons og et betydeligt Sejlareal, samtidig med at Displacementets Rumfang kun er omtrent 17 Procent af Fartøjets omskrevne Parallelopipedum. Ved Anvendelsen af Aluminium er der i »Vendensse«, sammenlignet med et tilsvarende Skrog af Træ, opnaaet en Vægtbesparelse paa 40 Procent, men Bekostningen er ogsaa omtrent 50 Procent større, end om en almindelig Konstruktion var bleven fulgt.

Aluminium paavirkes ikke af fersk Vand eller fugtig Luft, men det angribes af de i Sø vandet opløste Salte, dog ikke i saa høj en Grad som Jern. I Yachten maatte der derfor drages Omsorg for, at Skibssidens Plader ikke kunde komme i Berøring med Sø vand; efter talrige Forsøg og Undersøgelser valgte Ingeniøren en Beskyttelsesmaade, der i Princippet er som det japanesiske Lak, der for et Par Aar siden med godt Resultat blev forsøgt paa nogle Krigsskibe. Skibssiden er bleven paatrøgen tre forskellige Lag Maling; den inderste skal sikre Lagenes Vedhængen til Aluminiumpladerne; det mellemste Lag skal holde Sø vandet ude fra Pladerne, og det yderste er den grødehindrende Maling, som skal holde Planter og Dyr fra at sætte sig fast paa Skroget.

Oprindeligt var det Hensigten, at Skibssiden indvendigt kun skulde ferniseres, for at Metallet kunde fremtræde i sin rene Farve. Da Fartøjet kom i Vandet, viste Skrogets Varmeledsevne sig imidlertid at være saa stor, at Varmegradforskellen mellem Luften og Vandet udenbords forarsagede en betydeligere »Sved« paa Skibssiden indvendigt, end det er Tilfældet med Jernskibssider. For saa vidt muligt at undgaa dette, blive Pladerne indvendigt overstrøgne med flere Lag Maling. Af samme Grund saa man sig nødsaget til at beklæde en Del af Skibssiden indvendigt med Planker, særligt ved Køjerne, skøndt det forøgede Skrogvægten en Del.

Apteringen er simpel og saa bekvem, som Hensynet til at Fartøjet er bestemt til Kapsejls og til, at Skodderne ere uigennembrudte, tillader. Hele Vægten af de til Apteringen medgaaede Materialier er 700 Pund. Alt er af Yellow pine og bestaar af mange af hverandre uafhængige Dele, samlede med Skruer. Skønt denne Samlingsmaade er kostbar, blev den foretrukket, for at man hurtigt og let kan fjerne Træværket, dersom en Undersøgelse af Skibssiden indvendigt skulde vise sig nødvendig; det maa jo erindres, at man fuldstændigt savner Erfaring for Vandtætheden af Aluminiumpladernes Samlinger under virkelige Forhold til Søs. De vigtigste Dele af Træværket ere indbyrdes forbundne ved Aluminiumklamper; de have Dragerform, for enten som Støtter eller Strækbaand at bidrage til Kræfternes Optagelse og Overførelse.

Dækket er af Aluminium, 3<sup>m</sup>/<sub>m</sub> tykt, enkelte Steder klædt med Linoleum. Luger og Skylighter ere af Aluminium. Rejsningens staaende Gods og en stor Del af det løbende er af Staaltraadstov.

Efter Afløbningen underkastedes Fartøjet et Krængnings-

forsøg til Undersøgelse af Skrogets Evne til under Fortøjning at modstaa Ballastens og Rejsningens Paavirkninger. I en Kanal udfor Skibsværftet blev Yachten fortojet mellem udspændte Varp og Bandager, og krængedes over ved Hjælp af et Tov fra Toppen af Masten til et Haandspil, opstillet paa Dækket af en Pram. De forud foretagne Stabilitetsberegninger havde givet det Resultat, at Stivhedsmomentet voksede fra 0 til 10 Metertons for Krængninger fra 0 til 45°. Under Krængningsforsøget holdtes Fartøjet

i 2 Timer krænget over ved 40° — længere kunde man ikke gaa paa Grund af den indskrænkede Plads og den store Trafik paa Kanalen — og samtidigt undersøgte Skrogets Indre; hverken Utætheder, Formforandringer eller andre Tegn paa Svaghed kunde spores.

Der staar nu tilbage at prøve Yachten under Sejl, dels ved en længere Sejlads paa aabent Hav, dels ved Kapsejladserne ved Nizza og Cannes.

## Vandbygningsvæsenets Ordning.

Af Direktør for Vandbygningsvæsenet Chr. Otterstrøm\*).

Kaptajn Trolle har fundet sig foranlediget til i »Dansk Søfartstidende« Nr. 13 at rekapitulere de af ham paa-klagede og paaviste (?) Fejlgreb, der efter hans Formening ere begaaede ved Havnebygning her i Landet, fordi Vandbygningsvæsenet har savnet fast, sagkyndig Assistance paa det maritime Omraade.

I den Overbevisning, at »Dansk Søfartstidende«s Læsere selv ere i Stand til at bedømme Berettigelsen og Lødheden af Kaptajn Trolles Bemærkninger, skal jeg i dette Indlæg hovedsagelig indskrænke mig til en Rekapitulation af Hovedpunkterne i den om Vandbygningsvæsenets Ordning førte Diskussion. Jeg skal da først minde om, at »Dansk Søfartstidende«s Redaktion til Støtte for sit Forslag om, at Vandbygningsvæsenet gives fast, ansvarlig Assistance paa det maritime Omraade, i Tidendens Nr. 6 fremsatte følgende Paastand:

»Det er sikkert unødvendigt at paapege alle de Fejlgreb, der er begaaet ved Havnebygning her i Landet, væsentlig i nautisk Retning, og disse Fejlgreb have kostet mange Penge, da man har været nødsaget til at foretage Ombygninger.«

I mit første Indlæg i Diskussionen paaviste jeg, hvorfor fast Assistance paa det nævnte Omraade hverken kunde anses for nødvendig eller ønskelig, og hvorfor ansvarlig Assistance maatte betragtes som en Umulighed. Jeg anmodede endvidere Redaktionen om at paapege blot nogle af alle de Fejlgreb, hvortil den havde sigtet, og Kaptajn Trolle paatog sig dette Hverv, idet han begyndte med at omtale Anholt Havnesag. At denne Havn ikke kan anføres som et gyldigt Eksempel paa Fejlgreb, der have kostet mange Penge, fordi man har været nødsaget til at foretage Ombygninger, behøver næppe at paavises, og af den historiske Fremstilling, som jeg paa Grundlag af de officielle Aktstykker har givet af Havnesagens Gang, vil det for Tidendens Læsere være bleven klart, hos hvem Skylden ligger for, at denne Sag er forsumpet. I Forbigaaende skal jeg bemærke, at jeg naturligvis ikke kan kende alle de private Breve, der maatte være vekslede om denne Havnesag, og at jeg som Følge deraf ikke tør benægte, at den af Kaptajnen nævnte Skrivelse af 17de December 1886 er bleven tilstillet den projekterende Ingeniør; men efter paany at have gennemgaaet Sagens officielle Akter, kan jeg berolige Kaptajnen med, at den omhandlede Skrivelse ingensinde er indgaaet blandt disse, og dette turde formentlig være et tilstrækkelig gyldigt Bevis for, at den i al Fald ikke er bleven tillagt den Vægt, som Kaptajnen forudsætter, at den har haft. At en saadan Skrivelse i 1886 kan være fremkommen til Fordel for Valget af Dræthøj, synes iøvrigt at maatte svække Betydningen af de senere af Anholtboerne indgivne Andragender til Fordel for en Havn ved Stenklipperne.

Kaptajn Trolle har derefter nævnt Hundested Havn som et af Vandbygningsvæsenets Fejlgreb. Her er ganske vist for kort Tid siden foretaget en Ombygning, som har kostet Penge, men det anførte Eksempel halter ikke desto

mindre meget stærkt; thi for det første have de her begaaede Fejl ikke noget med maritim Sagkundskab at gøre, og for det andet har Vandbygningsvæsenet ingen Andel haft i dem. Saavel Anholt Havnesag som Hundested Havns seneste Historie afgang forøvrigt gode Eksempler paa, hvorledes løse og ubeføjede Angreb paa sin Institution, naar de blot ihærdig gentages, kunne bære Frugt.

Endvidere har Kaptajn Trolle fremdraget forskellige Forhold ved Esbjerg Havn, der efter hans Formening godtgøre, at Vandbygningsvæsenet har savnet fast, ansvarlig Assistance paa det maritime Omraade. Det synes af Kaptajns Udtalelser at fremgaa, at han vedblivende har det Fejlsyn, at et Anlæg af den nævnte Art fra sin første Begyndelse af skal opfylde de Krav, som selv den videst gaaende Udvikling i en hvilken som helst Fremtid maatte stille til det. Naar han anser de Foranstaltninger, som først blive nødvendige, efterhaanden som Trafiken maatte udvikle sig, for at være Ombygninger, og betragter dem som Fejlgreb, der koste mange Penge, skulde man tro, at han gaar ud fra, at de samme Foranstaltninger, dersom de vare blevne iværksatte ved det første Anlæg, ikke vilde have kostet mange Penge. Kaptajnen aner i saa Fald næppe, hvilke Kapitaler man ved Gennemførelsen af det af ham hævdede Princip unyttigt og i Utide vilde baandlægge, og han synes tillige at forudsætte, at Forslag til Foranstaltninger, der muligen om kortere eller længere Tids Forløb kunne blive nødvendige, blot behøve at fremsættes for straks at blive vedtagne og de dertil fornødne Midler bevilgede. Forholdet er tværtimod et helt andet, idet selv Foranstaltninger, der i Øjeblikket ere om ikke nødvendige saa dog ønskelige, ofte maa undlades, fordi de til deres Udførelse fornødne Midler ikke kunne faas bevilgede. Ved Anlægget af Esbjerg Havn har dette i høj Grad gjort sig gældende, og skønt kun det allernødvendigste — herunder indbefattet saavel Dybden paa Slusetærskelen som Omfanget af Anlægskajer — bragtes i Forslag, blev der endog, forinden den stærkt begrænsede Plan blev vedtaget, rejst Spørgsmaal om yderligere at indskrænke denne. At den maritime Sagkundskab skulde kunne forandre dette Forhold, tillader jeg mig at betragte som mer end tvivlsomt.

Naar Kaptajn Trolle endelig i sit sidste Indlæg med Tilfredshed noterer, at »Nordsjælland« i Nr. 271 og 272 har (delvis) refereret hans (første) Indlæg i denne Sag med Anerkendelse og samtidig omtalt nautiske Fejlgreb ved Helsingør Havn, skyldes det formentlig Ukendskab med Sagen og Forholdene, at Kaptajnen tager de i »Nordsjælland« omtalte nautiske Fejlgreb ved Helsingør Havn til Indtægt for den Sag, som han kæmper for. Hvad nemlig angaar den i »Nordsjælland« omhandlede Foranstaltning, der har særlig nautisk Interesse, Ombygningen af

\*) Nedenstaaende Indlæg modtog vi d. 1. Januar d. A., men det har af Pladshensyn ikke kunnet fremkomme før nu.

Havnens søndre Mole, skal jeg oplyse, at denne Ombygning er foretaget i Overensstemmelse med en af de to Planer, der ere anbefalede af den Kommission, i hvilken saavel den maritime som den merkantile Sagkundskab vare stærkt repræsenterede, og som i 1871 var nedsat for at undersøge Forholdene ved Helsingør Havn og eventuelt at fremkomme med Forslag til Foranstaltninger, sigtende til Havneindløbets Forbedring. Den Plan, der blev vedtaget og bragt til Udførelse, støttedes af det lokale sagkyndige Medlem af Kommissionen, Kommandør Prøsilius, og det var ikke af nautiske, men særlig af økonomiske og merkantile Hensyn, at Kommissionens to andre søkyndige Medlemmer ikke sluttede sig til denne Plan. Det maa ifølge det saaledes oplyste synes eventuelt at ville blive vanskeligt at skaffe Vandbygningsvæsenet en fast, sagkyndig Assistance paa det maritime Omraade, der maatte være i Stand til at tilfredsstille Kaptajn Trolle, og Kaptajnen har ved at fremdrage Helsingør Havn leveret et nyt Bevis paa, hvor tilbojelig man er ikke alene til at finde Fejlgreb ved Havnebygning, men navnlig ogsaa til ubeføjet at give Vandbygningsvæsenet Skyld for disse formentlige Fejlgreb.

Efter Resultatet af den i »Dansk Søfartstidende« førte Diskussion maa det anses for haabløstydligere at forsøge paa at bibringe Kaptajn Trolle en Forestilling om, hvorledes de forskellige økonomiske, tekniske og maritime Hensyn, der maa tages ved Projekteringen af en Havn, gribe ind i hinanden, saaledes at hvert enkelt Spørgsmaal ikke kan løses for sig uafhængigt af andre. Naar henses til de af Kaptajn Trolle velvilligt givne Anvisninger med Hensyn til Havnebygning, maa det anlages, at Kaptajnen tror sig i Besiddelse af en ikke saa ringe teknisk Sagkundskab. Besidder han virkelig denne, ja saa maa jeg efter det foreliggende mangle den i en utilgivelig høj Grad; min tekniske Sagkundskab forslaa bl. a. ikke til at forstaa Kaptajnens Bemærkning om Anvendelsen af Udskylningsprincippet ved en Anholt-Havn. Ved iøvrigt at læse Kaptajnens Udtalelser om den maritime Sagkundskaabs store Fremsyn paa Forholdenes Udvikling kommer man uvilkaarlig til at tænke paa Historien om Kolumbus' Æg.

Saafermt Kaptajn Trolle skulde ønske at faa og beholde det sidste Ord, skal jeg erklære, at jeg for mit Vedkommende hermed betragter Diskussionen som afsluttet.

Hr. Kaptajn Trolle har ikke ønsket at imødegaa ovenstaaende, og vi sympatisere ganske med de Grunde, der have bevæget ham til ikke at tage til Gemæle. Den ærede Vandbygningsdirektørs Indlæg, der iøvrigt paa flere Punkter har en vel personlig Tendens, indeholder nemlig af nyt kun nogle Bemærkninger om Helsingør Havn, og

da Kaptajn Trolle om denne Sag kun har fremdraget, at »Nordsjælland« har omtalt nautiske Fejlgreb ved denne Havn, men ikke har refereret disse eller udtalt sig nærmere om dem, er det uden Grund, at den ærede Direktor for dette Punkts Vedkommende har fremsat sin Imødegaaelse her i Bladet, og vi have kun optaget den for at undgaa en, omend nok saa uretfærdig, Mistanke for Partiskhed.

Hvad den saglige Del af den førte Diskussion iøvrigt angaar, da indlade vi den med samme Sindsro som den ærede Direktor til Læsernes Dom; en fortsat Debat om formentlige Fejlgreb, begaaede ved Havnebygning her i Landet, har desuden næppe Krav paa saa megen Interesse, at den her i Bladet bør føres videre, end allerede sket er. Et enkelt Punkt i den ærede Direktørs ovenstaaende Indlæg maa vi dog fremdrage, fordi det med en Nøjagtighed, som vi ikke kunde ønske større, angiver vort eget Standpunkt i denne Sag. Naar Direktøren nemlig skriver, at »de forskellige økonomiske, tekniske og maritime Hensyn, der maa tages ved Projekteringen af en Havn, gribe ind i hinanden, saaledes at hvert enkelt Spørgsmaal ikke kan løses for sig, uafhængigt af andre«, da angiver denne Udtalelse netop det Standpunkt, som vi med megen Tilfredsstillelse have set Kapt. Trolle forfægte, og som utvivlsomt betegner en Anskuelse, der er saare udbredt i alle danske Søfartskredse. Vi have under den førte Diskussion faaet tilstrækkelig mange Beviser for, at Kapt. Trolle har gjort sig til Talsmand for et Krav, der sikkert med stedse større Styrke vil blive fremsat fra maritim Side, nemlig at der ved Havneprojektering etableres en fast Samvirken mellem nautiske og tekniske Kræfter. Det forekommer os ikke, at den ærede Vandbygningsdirektor har været i Stand til at paa-vise det uberettigede i denne Fordring, og vi se i hans oven citerede Udtalelse et lykkeligt Varsel om, at han med Tiden vil anerkende Nødvendigheden af en saadan Ordning.

Naar Lovforslaget om Vandbygningsvæsenets Ordning, forhaabentlig snart, atter kommer til Behandling i Rigsdagen, haabe vi, at dette Spørgsmaal vil blive optaget til alvorlig Drøftelse.

Red.

## Spirbøje og Spirtønde.

Fra Direktøren for det kgl. Søkartarkiv have vi modtaget følgende:

Hr. Redaktør!

Til Oplysning for »En gammel Søfarende«, der i Deres ærede Blad Nr. 17 af 19de d. M. spørger, hvorledes en Spirbøje af Træ og en Spirtønde af Jern se ud, samt kalder disse to Betegnelser for ny og ukendte, skal jeg meddele:

At Spirbøjen af Træ er beskrevet i »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2 1893, hvortil er henvist i »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2 af i Aar, i hvilket Nummer den eventuelle Udlæggelse af en Spirbøje ved Halskov bekendtgøres.

Spirtønde er en Betegnelse, der har været brugt siden 1889 i »Efterretninger for Søfarende«. og findes ogsaa i »Danske Lods 4de Udgave«, hvor tysk Afmærkning omtales; der er næppe nogen Søfarende, der er uvidende om, hvorledes en Spirtønde ser ud, og det kan kun tilskrives Indsenderens Alder, at han har glemt det.

Naar Spirbøje og Spirtønde ikke findes anførte i »Danske Lods« under »Beskrivelse af de anvendte Sømærker«, er Grunden den, at de kun have været anvendte forsøgsvis i det sidste Aar i de danske Farvande.

Ærbødigst  
C. F. Wandel.

## Fra Sø og Land.

Den norske Skibsførerforening har vedtaget et Forslag, der gaar ud paa at anmode den danske Lodsstyrelse om, at Lodsbaaden ved Middelfrunden maa blive stationeret der Dag og Nat, saa at Skibsførerne kunne faa Sikkerhed for at kunne faa Lods om Natten.

Det norske Barkskip »Elsa Anderson« har til Galveston i Texas indbragt Vraget af en engelsk Brig, som er gaaet under for mere end 50 Aar siden. — En undersøisk Hævelse af Havbunden bragte igen Briggen op til Overfladen. Skibet var bedækket med Muslinger. I Kaptajnskahytten fandt man flere Jærnkister med Papirer, som vare blevne ganske grødagtige. Endvidere en Læderpose indeholdende omtrent 1000 engelske Sovereigns fra Aaret 1809. Der fandtes derhos i Skibet tre Menneskeskeletter.

Rederiet for »Liverpool and Baltic Line of steamers« i Liverpool har besluttet at sætte en af sine Dampere i Fart mellem Mandschester, Liverpool, Malmø, Norrkøping, Stockholm. Hvis Foretagendet stiller sig nogenlunde gunstigt, agtes Farten vedligeholdt med en maanedlig Tur, saalænge Farten er aaben paa nævnte svenske Havne.

Odessa Havn var i Torsdags spærret af Is.

En dansk Sømands Begravelse i Lillesand. Forleden Dag begravedes paa Vestre Molands Kirkegaard en dansk Sømand, Kristian Møller, 17 Aar gammel, skriver »Lillesands Tilsk«. Han hørte hjemme i Bogø Sogn paa Marstal og for med Skonnert »De atten Søskende«, Kapt. Wæber. Paa Rejse fra Charlestown til Kolding faldt han ned fra Riggen, knuste Hovedet og var straks død. Det var en brav Gut, som fik de allerbedste Skudsmaal af sine Overordnede. Skibet indkom til Humlesund 4de Januar, hvorpaa Kisten bragtes ind til Toldbodbyggen her. Folk fra Udhavnene og fra Byen pyntede Kisten smukt med Blomster og Kranse, og ledsaget af et over 100 Mand stort Følge, omtrent udelukkende Sømænd fra Byen og Omegnen, bares Kisten til Vestre Molands Kirkegaard. Hele Højtideligheden, saa enkel og hurtig arrangeret den end var, havde noget gribende og vakkert over sig. Fra mange Flagstænger vajede Flag paa halv Stang, og ved Graven talte Sognepræsten, Provst Kobro, smukt og stemningsfuldt over den Afdøde, som i Navn var Fremmed, men som dog alle de Tilstedeværende fulgte til Graven som en Broder. Sognepræsten bad tilsidst den Afdødes tilstedeværende Kammerater hilse i Hjemmet og fortælle om den inderlige Deltagelse, som den unge danske Sømands pludselige Dødsfald og Begravelse her havde vakt.

## Havarier, Forlis m. m.

»Havlitten«, Clausen, af Svendborg, fra Hjemstedet til Norge med Torsk, grundstødte 20. ds. ved Fornæs, bugseredes af Switzers »Drogden« til Grenaa; Ladning overført til et andet Skib (R. B.).

Hollandsk Damper »Amsterdam«, der er indkommen til New-York, fik 14. ds. under en Storm med Snebyger en Skonnert med Nødsignal isigte. Trods høj Søgang sattes straks en Redningsbaad med 6 Mand ud; den kændrede et Stykke fra Skibet, og alle 6 Mand druknede. Damperen blev liggende ved Skonnerten i 6 Timer, men den var forsvunden, da Snestormen lagde sig.

Fiskerbaaden »Blomsten« af Grenaa mistede 22. ds. to Mand af sin Besætning, idet Jollen kændrede med Fiskerne

Christian Balle og Hans Jørg. Petersen ombord, og disse druknede. De efterlade Hustruer og flere Børn.

Dampskibet »Skjalm Hvide« af Kjøbenhavn kom i forrige Uge ved Ankomsten til Garston i Kollision med Dokken og forarsagede en Del Skade paa samme. — »Skjalm Hvide« fik ogsaa betydelig Skade i Bougen og maa reparere.

Dampskibet »Volmer« af Kjøbenhavn kom forrige Lørdag under Udgaende fra Libau til at staa fast paa Havnens Nordside ved lav Vandstand, medens »Volmer« stak 18 Fod. Damperen kom dog igen flot ved nogle Bugserdampers Assistance og gik derefter til Søs.

Malmø, 20. Jan. Ombord paa Dampskibet »Najaden« indtraf under Losningen i Malmø Havn det Uheld, at Kæden paa Hejseapparatet brast, og en Kasse med Maskindele styrtede ned i Lasten og slog et Hul i Skibets Bov. Forskibet begyndte straks at synke og er løbet fuld af Vand. Agterskibet holdes oppe ved Kæder, der dels ere gjorte fast paa Havnekajen, dels paa en Damper, der ligger ved Siden af »Najaden«. (R. B.).

Frederikshavn, den 23de Januar 1894. Ulykke paa Søen. Ifølge Telegram til Ritzaus Bureau grundstødte Skonnerten »Deusregit« d. 19de ds. under Norge og sank øjeblikkelig. Hvorved Kaptajnen og 4 Mand af Besætningen druknede, om de nærmere Omstændigheder kan Deres Korrespondent, efter at have indhentet Underretning hos den eneste Reddede af Besætningen, meddele følgende: Den 134 Tons drægtige i Marstal hjemmehørende Skonnert »Deusregit«, Skipper Hans Kromann var paa Rejse fra England hertil Byen med en Ladning Stenkul til Schous Skibshandel her; man vidste godt ombord, at Skibet befandt sig under Norge, men tænkte selvfølgelig ikke, at man var saa nær under Landet; da Ulykken skete var det usigbart med Taage og Regn og Kl. 5 om Morgenen stødte Skibet, som det senere viste sig paa Svarnæs c. 1 Mil sydvest for Egersund. Det varede ikke en Minut førend Skibet var sunken, Kaptajnen og Ungmanden John Anderskov greb straks de to eneste Redningsbøjer der var og sprang udenbords førend Skibet var sunken fuldstændig, men medens det straks lykkedes for Ungmanden at finde den rigtige Retning, saaledes at han efter en halv Times Svømming naaede Land, mislykkedes det desværre for Kaptajnen, man fandt hans Lig drivende i Redningsbøjen, saasart det blev Dag; de øvrige 4 af Besætningen menes at være trukne ned af Dragsuget fra det synkende Fartøj, deres Lig ere endnu ikke fundne. Anderskov ankom i Dag med Postdampskibet »Nyland« fra Christianssand medhavende sin Kaptajns afsjælede Legeme, der skal begraves i Marstal. Den marstalske Sømandsstand er der aitsaa atter tilføjet et stort Tab foruden de mange tidligere den har havt i denne Vinter, det var ret af Hjærtet at haabe at det Opraab om Bidrag til de trængende Efterladte i den lille Sømandshy maa finde kraftig Tilslutning — m.

Sejlskib Else, Thomsen, af Sønderbo, er, ifølge Telegram til Rederiet, forladt den 17de Januar paa 46<sup>o</sup> N. B. 16<sup>o</sup> V. Mandskabet bjerget og landsat i Plymouth. Skibet var paa Rejse fra Guyaquie til Hamburg med Steennødder.

Abonnement paa „Dansk Søfartstidende“ modtages i Alm. dansk Skibsførerforenings Kontor, St. Annæ Plads 13 K, i Redaktionen, Holsteinsgade 9 Ø. og hos Fuldmægtig Hr. H. Westrup i „Det forenede Dampskibsselskabs“ Skibsinspektion. Tiltrædende Abonnenter erholde, saavidt Oplaget rækker, „Dansk Søfartstidende“ for Oktober Kvartal f. A.

## Fragtberetninger.

»Fairplay« skriver i sit Nummer af 19de ds.: Dersom der behøvedes noget Bevis for Rigtigheden af, hvad vi gentagende have forudsagt i Løbet af de 2 eller 3 sidste Uger, kunne vi ikke gøre noget bedre end at henvise til den næsten almindelige Fremgang i Fragterne, der har fundet Sted fra Dag til Dag siden vor sidste Beretning.

Hovedinteressen frembyder Fremgangen i La Plata-Raterne. Det er glædeligt at kunne meddele, at der for Februar, Marts og April nu sikkert kan paaregnes 26' à 26.6, og hvis Markedet gennemgaaende vedbliver at holde sig ligesaa fast, er der ingen Tvivl om, at en yderligere Stigning i disse Rater vil finde Sted. Sortehavs-Markedet holder sig vedblivende fast. I Løbet af det sidste Par Uger er det lykkedes adskillige Dampere at komme saavel ind til som ud fra Odessa, dog ikke uden at det har været forbunden med Fare.

Fra Sulina vedbliver der stadig at være godt Begær efter Tonnage. For store prompte Baade betales 11/6 à 11,9 til Antwerpen eller Rotterdam, medens der for Februar Lastning bydes 11/ à 11/3.

Det viser sig, at der paalægges Rederne store Omkostninger for Isbrydning i Odessa, saa at dette tildels er Grunden til disse Raters Fashed.

Fra Poti er Efterspørgslen god for Dampere for Erts til Rotterdam. Der betales 13/6 à 14/, men med Tomlastning.

Amerika-Markedet er fastere. Begæret fra Atlanterhavshavnene har været vedholdende, og for Golf-Havnens Vedkommende særlig godt, især for Februar-Lastning.

Raterne fra New-Orleans ere for Øjeblikket: Til Liverpool 35/ Havre eller Bremen 36/3 for hurtig Lastning, og fra Galveston 37.9 à 38.9 til Liverpool og 1/3 ekstra til Havre eller Bremen. Kornraterne fra de nordlige Havne ere faste. For prompte Baade bydes 3,4 1/2 à 3,6 C. f. O., medens større Baade erholde 1 1/2 d. mindre.

Med Hensyn til St. Lawrence-Markedet beklage vi at maatte meddele, at visse Redere allerede har akcepteret for Lastning pr. fow. 37.6 for Planker til Storbritanien, ligeledes 40/ pr. Ton Hø.

Det er ganske vist noget tidlig at give sin Mening tilkende om dette Marked, men vi ville dog paa det bestemteste misbillige for tidlig Befragtning, da det er temmelig sikkert, at Raterne senere hen vil gaa betydelig i Vejret. Der vil blive en stor Eksport af Hø, for ikke at tale om Trælaster, Korn og Kvæg. Med Hensyn til sidstnævnte er der ingen Tvivl om, at der vil blive gode Rater.

Som bekendt skadete endel Redere ifjor Markedet ved at tage endel Plankelaster til 37.6 til Storbritanien, men hvis Markedet ikke atter iaar bliver skadet af disse uduelige bestyrende Redere, vil der ingen Vanskelighed være ved at opnaa 45/.

Middelhavs-raterne ere faste; ligesaa Raterne fra de indiske Pladser, Bombay, Kurrachu og Madraskysten. Vi toge ikke meget fejl, da vi skrev, at Bombay-Raterne maatte gaa op til 20/ à 21.3, da disse allerede nu ere gaaede rask opad.

Kulfragterne fra Wales udefter ere meget lave. Til La Plata-Floden ere Raterne gaaede ned til 8.9, som nogle Redere ere tilbøjelige til at acceptere, men vi tage ikke i Betænkning at paastaa, at dette er daarliger end at gaa ud i Ballast, i Betragtning af de nuværende Hjem-Fragter.

D'Hrr. **Holm & Wonsild**, Kjøbenhavn og Lübeck, meddele os den 25. ds.:

Siden vor sidste Beretning er der ikke sket nogen væsentlig Forandring i Noteringerne, dog er Afskibningerne pr. Foraar stadig noteret med noget højere Rater end for Afskibninger pr. straks, saa vi gøre os endnu grundet Haab om en Bedring i Fragterne iaar.

Dampere. Der noteres pr. straks fra Reval 1/3 Storbritaniens Østkyst, 1/6 til Kontinentet, alt Hvedebasis, til Danmark 16-17 Mk. pr. 2000 Kilos Hvedebasis, fra Libau 1/3 Storbritaniens Østkyst, 1/4 1/2 til Kontinentet, alt Hvedebasis, til Danmark 15--16 Mk. pr. 2000 Kilos Oliekager. Königsberg—Danmark m. Aarhus 16-17 Mk. pr. 2500 Kilos Rugbasis, Danzig—Dünkirch 16-17 Fr. pr. 2000 Kilos Sirup, Danzig—Danmark 50-55 Pf. pr. 50 Kilos Klid, Danzig—Vest-Sverrig 50 Pf. pr. 50 Kilos Klid, Danmark—Vest-Sverrig 5 Kr. pr. 1000 Kilos Hvede.

Sejlere. Der er sluttet nogle enkelte Skibe fra Danmark til Storbritaniens Østkyst til 1/9 à 1/10 1/2 Londonbasis pr. 448 lbs. Byg, Oliekager, fra Nordfrankrig til Danmark 11 Fr. pr. Ton.

Kulfragterne fra Østkysten af Storbritanien til Danmark ere 6 à 7 Lst. pr. Kl.

D'Hrr. **N. Johansen & Dahl**, Liverpool, meddeler os under 15. Januar.

Siden vor Beretning af 8. ds. er Fragtmarkedet gennemgaaende uforandret. Dog kunne vi igen meddele, at Hjemfragterne fra Paranafloden ere fastere, og vi have saaledes

netop sluttet to Jernskibe fra Rosario à 26/—, hvilket kan gentages. Fra San Francisco er intet sluttet i de sidste Dage, og Markedet maa nærmest siges nu at være i Befragternes Favør.

Følgende Befragtninger rapporteres i forløbne Uge.

Rosario til U. K. Kont. 25/ à 26/— for Jernskibe. Vestkysten Syd-Amerika til Kanalen f. O. Hvede à 23/9, Februar Lastning, et andet à 24 — minus 1/— for direkt Ordre, Oktober Lastning. San Diego til U. K. Kont. 25/—, ingen Afdrag hvis direkt.

San Francisco et 1747 Reg. Tons Skib August Lastning à 27/3, minus 1/3— Portland, O. 33.9, à 35 —.

Newcastle N. S. W. til San Francisco 14/—, Cardiff til Callao 15/—, Swansea til San Francisco 11,9, fra Clyde og Firth of Forth kan 15/— erholdes. Hull til Buenos-Ayres 11/—, Fra Cardiff noteres for Kul til Cape Town 12/—6, Al goa Bay 13 6, Mozambique 14/6, Java 13/—, Singapore 11/—, Rio Janeiro 14/—, Demerara 9/—, Maccio 13/—, La Guaira & Puerto Cabello 11/6.

Fra Canada er endnu kun faa Skibe optagne. Der er sluttet fra Quebec til Liverpool à 18,6 til 19/— pr. Load. Fra Bayverte à 38/9 til 40/— for Standard for Skibe over 1000 Reg Tons, mindre Partøjer kunne betinge adskilligt mere.

Pitch Pine Fragterne ere fastere, og 92 6 kan nu maaske erholdes for første Klasses Skib, paa ca. 900 Reg., større ere værd 90/—, medens mindre kunne erholde 93/9 à 95/— efter de forskellige Afskibningssteders Beliggenhed. For Lumber betales Doll. 10,00 til Buenos-Ayres, Doll. 13,00 til Rio Janeiro. Logeewood fra Jamaica 28/— à 30/—, Mahogani fra Tobasco Kysten 50/— à 55/—, Mahogani 8/ eller Logeewood fra Laguna 40/— à 30/—, Mahogani 8/ eller Logeewood fra Belize 37,6 à 27/6. Harpiks & Terpentin fra Staterne 2/3 à 2 7/2 + 50/0 & 3/6 à 3 40/2 + 50/0 efter Størrelsen.

Skibskøb. For Norsk Røgning er indkøbt Bark »Amceer«, 770 Reg. Tons, bygget i River John N. S. 1879; oprindelig Klasse 3/3 Tr. 1. l. for 12 Aar og siden forlænget for 7 Aar fra 1890; kobberforhudet 1892 Dimensionerne 165,5 × 35,2 × 18. Lasten 1150 Tons d. w., og staar foruden Ballast. Ligger nu i Cork. Prisen £ 1825.

Endvidere er i Dag afsluttet Handel for Skonnertbrig »Zenith«, 216 Reg. Tons, bygget i Prince Edward Island 1890 med 9 Aars Klasse A 1 i Lloyds, kobberforhudet 1892. Dimensionerne 106,0 × 25,7 × 12,9. Lastevevne 2315 Quarters Havre à 304 Pd. eller 304 Loads Trælaster Ligger i Gloucester; Prisen opgives til £ 1150.

Liverpool til Buenos Ayres Kul 10/ minus 1/ pr. Ton for Lastning.

Cardiff til Rio Janeiro, flere Skibe 14/ à 14/3. Glasgow til Walparaiso, 2300 Tons Skib, Lst. 1200. River Panama til Kanalen for Ordre, i Begyndelsen af Ugen 26/, siden 25/ à 24.6. Buenos-Ayres til Kanalen for Ordre, Korn 16/, 18/ à 19/ pr. Ton.

San Francisco til Kanalen, Jull—August-Afskibning, 27.6 minus 1/3 for direkte Ordre. Portland, O., 26.3 minus 1/3 direkte. Tacoma 32.6, prompt Lastning. Newcastle N. S. W. til San Francisco 14/6. Newcastle N. S. W. til Vestkysten Syd-Amerika og Kanalen f. O. 38/. Syd-Australien til Kanalen f. O., fler Skibe 26/3 til 27/6.

**K**lager over Bladets Forsendelse bedes hurtigst muligt indsendt til Holsteinsgade 9, Kjøbenhavn. Ø.

## Skibsefterretninger.

### Dampskibe.

#### Det forenede Dampskibsselskab.

Alexander III, Rabe, afgik 23. Jan. fra Tunis, bestemt til Piræus, Constantinopel. — A. N. Hansen, Thiedemann, ankom 21. Jan. til Genua, bestemt til Spanien. — Antwerpen. Caroc, ankom 11 Jan. til Antwerpen, bestemt til Levanten og Sortehavet. — Baron Stjernblad, Michelsen, afgik 23. Jan. fra London til Kbhvn. — Castor, Kruse ankom 22. Jan. til Riga, bestemt til Kbhvn. Antwerpen og Sortehavet. — Chr. Broberg, Gøtsche, afgik 22. Jan. fra Dortmund til Lissabon, Barcelona og Italien. — Douro, Brabrand, afgik 24. Jan. fra Kbhvn. til Königsberg. — Georgios I, Rohde, afgik 21 Jan. Kbhvn. til Antwerpen og Sortehavet. — J. C. Jacobsen, Bech,

afgik 21. Jan. fra Kbhvn til Newcastle, Marseille og Spanien. — Kiew, Rasmussen, ankom 22. Jan. til Messina. bestemt til London og Kbhvn. — Kursk, C. de V. Staal, afgik 24. Jan. fra Havre til Kbhvn. — Leopold II, Jespersen, afgik 18. Jan. fra Piræus til Kbhvn. — L. P. Holmblad, Ingerslev, ankom 20. Jan. til Konstantinopel, bestemt til Odessa. — O. B. Suhr, Koch, ankom 24. Jan. til Reval. bestemt til Kbhvn. og den spanske Kyst — Omsk, Kihl, ankom 22. Jan. til Odessa, bestemt til Kbhvn. — Tejo, Fenger, ankom 23. Jan. til Lissabon, bestemt til Bordeaux og Kbhvn. — Tomsk, Petersen, ankom 23. Jan. til Aarhus, bestemt til Kbhvn

Constantin, Fenger, ankom 21. Jan. til Newcastle — Esbern Snare, Sørensen, ankom 19. Jan. til Odense. — Esbjerg, Bentzen, ankom 24. Jan. til Odense. — Georg, Nielsen, ankom 21. Jan. til Kbhvn. — Knuthenborg, Hansen, ankom 22. Jan. til Newcastle. — Kranen, Petersen, ankom 21. Jan. til Newcastle. — Union, Bloch, ankom 22. Jan. til Leith.

Aarhus, Thøgersen, ankom 24. Jan. til Kbhvn, bestemt til Gøteborg. — Anglo Dane, Petersen, afgik 23. Jan. fra Kbhvn. til Libau. — Axelhuus, Goll, afgik 24. Jan. fra Arendal til Kbhvn. — Charkow, Fischer, ankom 14. Jan. til Libau, bestemt til Hull. — Christian IX, Møllerup, ankom 22. Jan. til Pillau, bestemt til Kbhvn. og London. — Christiansund, Jensen, afgik 24. Jan. fra Gøteborg til Kbhvn. og Stettin — Frederik, Harboe, ankom 17. Jan. til Pillau, bestemt til Hull. — Jolantha, Hansen, afgik 18. Jan. fra Libau til Hamburg. — Kasan, Thomsen, afgik 24. Jan. fra Kbhvn. til London. —

Laura, Christiansen, afgik 21. Jan. fra Granton til Færøerne og Island. — Libau, Andersen, ankom 24. Jan. til Kbhvn., bestemt til Hamburg. — Louise, Brabrand, ankom 24. Jan. til Kbhvn., bestemt til Pillau. — Minsk, Olsen, ankom 21. Jan. til Kbhvn., bestemt til Hamburg. — Morsø, Lind, afgik 21. Jan. fra Libau til Hull. — Moskov, Petersen, ankom 18. Jan. til Libau, bestemt til Antwerpen. — Nidaros, Nielsen, afgik 24. Jan. fra Kbhvn. til Vestnorge. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom 24. Jan. til Kbhvn., bestemt til Antwerpen. — Nordjylland, Jensen, ankom 22. Jan. til Kbhvn., bestemt til Libau. — Odin, Frisenette, ankom 24. Jan. til Pillau, bestemt til Esbjerg og Hamburg. — Olga, Norden, afgik 24. Jan. fra Hamburg til Kbhvn. — Perm, Christensen, afgik 24. Jan. fra Kbhvn. til Libau. — Pregel, Egediussen, ankom 24. Jan. til Kbhvn., bestemt til Libau. — Romny, Andersen, ankom 22. Jan. til Hull, bestemt til Libau. — Thyra, Garde, afgik 21. Jan. fra Antwerpen til Korsør. — Tula, Paaske, ankom 22. Jan. til Kbhvn., bestemt til Danzig. — Valdemar, Sørensen, ankom 20. Jan. til Antwerpen, bestemt til Kbhvn. — Vendsyssel, Sørensen, afgik 23. Jan. fra Libau til Kbhvn. og London. — Vesuv, Gade, afgik 21. Jan. fra Antwerpen til Kbhvn. — Viking, Jørgensen, ankom 23. Jan. til Stettin, bestemt til Kbhvn. og Manchester. — Dagmar, Hansen, ankom 23. Jan. til London.

### Dannebrog.

Amalienborg, Fischer, ankom til Reval 11. Jan. — Christiansborg, Ewaldsen, ankom til Aarhus 21. Jan. — Fredensborg, van Deurs, ankom til Kbhvn. 20. Jan. — Frederiksborg, Hartmann, ankom til London 19. Jan. — Rosenborg, Schultz, ankom til Reval 17. Jan.

## Efterretninger for Søfarende.

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

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

**Sundet.** Det midlertidige Fyr paa *Middelgrunds-Fort* er nu anbragt paa Fortets NØ-lige Del. Det vises fra en c 40 Fod høj, firkantet Baake. Flammens Højde: 85 Fod.

**Smaalands-Farvandet.** Paa V.-Molen ved *Fænø* Havn er tændt et hvidt, fast Fyr, der lyser fra SSØ. gennem S. og V. til NV. t. N. Flammens Højde: 14 Fod. Synsvidden: 6 Kml. Fyret vises fra en brun, 10 Fod høj Pæl. Brændetid: 1ste November—1ste April.

Den 18de Januar 1894 ere de to Ledefyr for Indsejlingen til *Masnedsund*, Ø. fra, igen tændte.

### Østersøen, Sundet og Lille Belt.

**Sverig. Öttniske Bugt.** I Afmærkningen af Farvandet fra *Mörön* til *Degerstengrund* ere følgende Forandringer foretagne:

Ved *Klingersgrunden* ombyttes Stagen med en sort Tøndevager.

Ved *Tiofotsgrundet* ombyttes Stagen med en sort Tøndevager.

Ved *Medlerstögundet* ombyttes Stagen med en rød Tøndevager med Stage og Kost.

Ved *Grillklippsbådan*, med 13 Fod Vand, i Farvandet mellem det Ø-lige og V-lige *Töre* Farvand, er udsat en rød Stage med Kost. 65° 30' 5" N. Br. 22° 42' 15" Ø. Lgd.

I *Siksundet* ere følgende Grunde afmærkede saaledes:

*Furuholm* Ø-lige Landgrund med en Stage. 65° 46' 35" N. Br. 22° 43' 50" Ø. Lgd.

*Siksundsö* SØ-Rev. Stagen flyttes noget N. hen. 65° 45' 25" N. Br. 22° 42' 0" Ø. Lgd. Ved Revets SØ-Ende er udsat en Stage. 65° 45' 12" N. Br. 22° 42' 0" Ø. Lgd.

*Kungsörens* Ø-lige Landgrund med en Stage 65° 45' 0" N. Br. 22° 42' 0" Ø. Lgd.

*Fagerörnsgrund*, hvorpaa der er 7 Fod Vand, med en rød Stage med Kost. 65° 45' 0" N. Br. 22° 42' 10" Ø. Lgd.

**Finland. Bottniske Bugt.** Paa *Lökö* er opført et nyt, rødt Lodshus med sort Tag. Det er forsynet med et Udkigstaurn, som holdt overet med *Wirpkari* Baake angiver Indsejlingen N. fra til *Lökö sund*.

*Enskär* Lodshus er forstørret og forsynet med Udkigstaurn. Indtil videre er det rødmalet med sort Tag.

**Åbo og Ålands Skjærgaard.** Ved 12 Fods Grunden *Tunngrund* N.-Side er i 24 Fod Vand udsat en hvid Stage, 9 Kbl. S. 54° ? for Varden paa *Kummelgrund*. 60° 13' 30" N. Br. 21° 48' 0" Ø. Lgd.

Ved 5 Fods Grunden *Tofsgrund* Ø.-Side er i 21 Fod Vand

udsat en Stage, hvid foroven, rød forneden, 9 Kbl. S. 5° Ø fra Varden paa *Kailaluoto*. 60° 19' 4" N. Br. 21° 44' 42" Ø. Lgd.

Ved 15 Fods Grunden *Furuskärs nya Ø*-Side er i 21 Fod Vand udsat en Stage, hvid foroven, rød forneden, 6 Kbl. S. 24° Ø. fra det forreste Fyr paa Holmen *Epskär*. 60° 24' 30" N. Br. 22° 19' 54" Ø. Lgd.

I det Ø-lige Indløb til *Merimasku sund* er der nu 10 Fod Vand.

Ved Løbets S.-Side, N. for 9 Fods Grunden *Keränä östra*, er i 11 Fod Vand udsat en hvid Stage.

Den røde Stage med Kost ved samme Grunds Ø.-Side er inddragen.

Ved Løbets N.-Side er i 11 Fod Vand udsat 2 røde Stager med opadbunden Kost.

**Ålands Øer.** *Utö* Lodshus er nu en gul, 20 Alen lang Bygning med sort Tag. Den ligger 60 Fod over Vandet 59° 46' 55" N. Br. 21° 22' 0" Ø. Lgd.

### Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Vag i Nordøen.** Ifølge Meddelelse fra Førerer af Dampskibet »*Romny*» laa den 13de Januar et Vrag paa 54° 48' N. Br. 5° 13' Ø. Lgd. En afbrækket Mast var 12 Fod over Vandet.

Den 27de December 1893 laa et Vrag sunket paa *Dogger*-Banke. 54° 50' N. Br. 2° 10' Ø. Lgd. En hvid afbrækket Mast var nogle Fod over Vandet.

**Tydskland. Weser.** Ifølge Telegram af 22de Januar 1894 fra »*Reichs-Marine Amt*« i *Berlin* er Fyrskibet »*Weser*« igen udlagt paa Station

**Jade.** Ifølge Telegram af 18de Januar 1894 fra »*Reichs-Marine Amt*« i *Berlin* ere Fyrskibene i *Jade* igen udlagte paa Station.

**Hoiland. Zandwoort.** Vraget af »*Luigio Radivo*« ligger sunket S. for *Zandwoort*, fra Kirken i S. 27° V. c. 1½ Kml. Tæt SV. for Vraget er i 11 Fod Vand udlagt en Vragtønde.

**Frankrig. Calais.** I *Calais* er paa Ø.-Molen tændt et midlertidigt, grønt, fast Fyr bag det midlertidige, hvide, faste Fyr. Holdte overet angive de Retninger af Resterne af Molen. Flammens Højde for det hvide Fyr: 21 Fod, for det grønne Fyr: 25 Fod.

Tidevand-Signalerne gives nu om Dagen fra V.-Molens Hoved.

**England. Themsen.** Ved Indløbet til *Medway* er paa N.-Siden afmærket en Sømineøvelsesplads med 4 Tønder.

1. Den SØ-lige Tønde ligger i 21 Fod Vand, fra *Minster* Kirke i NV. t. N. og fra *Garrison point* Fyr i NØ, 12½ Kbl.

2. Den SV-lige Tønde ligger i 41 Fod Vand fra *Minster* Kirke i NV. og fra *Garrison point* Fyr i NØ. t. N. 7½ Kbl.

3. Den NØ-lige Tønde ligger i 11 Fod Vand, NV. t. N., 3½ Kbl. fra Nr. 1.

4. Den NV-lige Tønde ligger i 7 Fod Vand, NV. t. N. 3½ Kbl. fra Nr. 2.

**Carl, Skjold, Gorm.**

Dan. Kræmer, afgik fra Kbhvn. 19 Jan., ankom til Libau 21. Jan. — Danmark, Heintzelmann, afgik fra Reval 21. Jan. til London. — Erik, Wrisberg, afgik fra Libau 11. Jan. ankom til Antwerpen 17. Jan. — Frode, Christensen, afgik fra Libau 19. Jan. til Rouen. — Gorm, Jørgensen, afgik fra Libau 19. Jan. til London. — Knud, Jørgensen, afgik fra Blyth 13. Jan., ankom til Libau 18. Jan. — Magnus, Aaris, afgik fra Rouen 23. Jan. til Blyth. — Olaf, Risø, afgik fra London 24. Jan. til Newcastle. — Volmer, Jørgensen, afgik fra Libau 13. Jan., ankom til Rouen 20. Jan.

**Kjøbenhavn.**

Carl Heckscher, Petersen, ankom til Boness 19. Jan., afgik 20., ankom til Kbhvn. 23. Jan. — Fyen, Petersen, afgik fra Reval 20. Jan. til London — Hafnia, Neergaard, ankom til Ghent 21. Jan. — Jylland, Starck, afgik fra Grangemouth 20. Jan., ankom til Kbhvn. 23. Jan. — Russia, Rasmussen, afgik fra Kbhvn. 19. Jan., ankom til Riga 22. Jan. — Sjøland, Hansen, afgik fra Kbhvn. 18. Jan., ankom til Libau 20. Jan.

**Østersøen.**

Ella, Rasmussen, ankom til Schlutup 18. Jan., afgik 21. ankom til Marstrand 22., afgik 24. til Hull. — Rita, Troensegaard, afgik fra Kbhvn 18. Jan., ankom til Libau 20., afgik 23. til Bristol.

**Nordsøen.**

England, Hansen, ankom til Warkworth 21. Jan. — Holland, Jensen, afgik fra Libau 18. Jan. til Rotterdam. — Rusland, Schmidt, afgik fra Libau 17. Jan. til London. —

Skotland, Albrechtsen, afgik fra Masnedsund 21. Jan. til Boness. — Swarland, Pie, afgik fra Helsingør 24. Jan. til Libau. — Tydskland, Svendsen, afgik fra Kbhvn. 24. Jan. til Kalmar.

**Det Store Nordiske Telegrafelskab.**

Store Nordiske. Petersen, ligger ved Shanghai siden 20. Jan.

**Thingvalla.**

Hekla, Glahn, afgik fra Christiania 22. Jan., ankom til Kbhvn. 23. Jan. — Island, Skjødt, afgik fra Christianssand 20. Jan. til New-York. — Thingvalla, Berentzen, afgik fra Christianssand 9 Jan., ankom til New-York 19. Jan.

**Jydsk-engelske Dampskibsselskab, Aarhus.**

Hengest, Bager, afgik 18. Jan. fra Boness, ankom 21. Jan. til Aarhus. — Octa, Enemark, ankom 20. Jan. til Gøteborg fra Newcastle. — Orrik, Erichsen, afgik 18. Jan. fra Gøteborg, ankom 22. Jan. til Newcastle.

**J. Lauritzen, Esbjerg.**

Nerma, Degn, ankom til Hull 18. Jan., afgik 23. til Methil. — Nordsøen, Meinertz, afgik fra Newcastle 18 Jan., ankom til Esbjerg 20., afgik 22. til Blyth.

**Dampskibsforbindelsen med Amerika.**

Dampskibet Venetia, Bassewitz, ankom hertil i Søndags paa Rejse fra New York.

Dybdere ere ved Springtids Lavvande.

Det er forbudt at ankre inden for Atmærkningen.

Gvælsel afholdes fra 1ste Februar 1894 i 10 Uger.

**Harwich.** Klokketønden *Beach End* er nu ombyttet med en Lys- og Klokketønde, der viser hvidt Lys med Formærkelser

**Nordlige Atlanterhav.**

**Vrag i Atlanterhavet.** I *Atlanterhavet* er Vrag m. m. truffen saaledes:

Den 20de November. 43° 20' N. Br. 54° 28' V. Lgd. Vrag, Mesanmast og Vindmølle stode endnu.

Den 27de November. 43° 34' N. Br. 52° 10' V. Lgd. Vraget af det trælastede Skib »*Lady Lisgar*« brændende.

Den 1ste December. 17° 39' N. Br. 54° 29' V. Lgd. Vrag, næsten helt under Vandet.

Den 10de December. 42° 29' N. Br. 42° 15' V. Lgd. Vrag af en Brig, det Opstaaende tildels bortslaaet.

Den ? 48° 40' N. Br. 35° 6' V. Lgd. Vrag, kun to Master og to hvide Dækshuse endnu over Vanget.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. Shesapeake bay, Virginia.** En sort og hvid lodret stribet Tøndevager er i 15 Fod Vand udlagt midt paa Barren i *Old Plantation Flats channel*. Den ligger fra *Cherrystone Fyr* i S. 4° Ø. og fra *Old Plantation Flats Fyr* i S. 27° Ø.

**Potomac river, Maryland.** *Lower Cedar point* Fyrtaarn er nedbrændt. Paa Resterne af Fyrtaarnet er der tændt et midlertidigt, hvidt, fast Fyr.

**North Carolina.** Klokketønden ved Indløbet til *Albemarle sound* er ombyttet med en rød Spirtønde Nr. 2. Den ligger fra *Wades point Fyr* i S. 83° Ø. og fra *North river Fyr* i S. 15° Ø.

**Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.**

**Østerrig-Ungarn** *Zara Kanal.* Fyret ved *Petersane* vises nu fra en Pæl paa Molehovedet ved *Petersane Lazaret*.

**Rusland. Det sorte Hav.** Paa Molehovedet ved *Nikolajew Koffardihavn*. i Dalen *Popov*, er tændt et rødt og hvidt vekslende Fyr, der lyser over 180°, fra N. gennem Ø. til S. Flamens Højde: 37 Fod. Synsviddens: 7 Kml. Fyret vises fra et hvidt Jerntaarn.

**Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.**

**Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida.** Følgende Tønder ere udlagte i Hovedløbet i *St Joseph bay*. Paa Barren er der ved Middellavvande 18 Fod. Middell-Forskell mellem Højvande og Lavvande er 1¼ Fod.

Barre Tønden er en sort og hvid lodret stribet Tøndevager, som ligger i 18 Fod Vand, fra *St. Joseph point* i N. 69° V. og fra *Cape San Blas Fyrtaarn* i N. 19° V.

*Turn* Tønden er en rød Spidstønde Nr. 2, som ligger i 24

Fod Vand, fra *St. Joseph point* i N. 16° V. og fra *Barre Tønden* N. 55° Ø.

*Middleground* Tønden er en rød Spidstønde Nr. 4, som ligger i 12 Fod Vand, fra *St Joseph point* i N. 7° Ø. og fra *Turn Tønden* Nr. 2 i S. 30° Ø.

For Indgaaende bør man ikke faa under 4 Fv., før man er 3 Kml. N. 75° V. fra *St. Joseph point* N-Ende, som er en lav, træløs Sandpynt, der kun vanskeligt ses i mere end 3 Kml. Afstand. Herfra styres paa Barre Tønden, der kan passeres paa begge Sider. Fra denne styres N. 54° Ø. efter *Turn Tønden*, der tages klos om Styrbord, og der styrss derpaa S. 41° Ø., hvorved man passeret rød Spidstønde Nr. 4 c. ¼ Kml. om Styrbord, hvorfra man holder videre paa samme Kurs, til man er N. 60° Ø. fra *St. Joseph point* NØ-Ende, da Kursen forandres til S. 49° V. efter *Cove Ankerplads* eller til S. 7° Ø. ind i Bugten, til den er landlukket, da man ankrer.

**Colombia. Cartagena.** Paa *Manzanilla bank* findes ingen Banker.

**Santa Marta.** Synsviddens for *Morro Grande Fyr* er 12 Kml.

**Savanilla.** I *Savanilla harbor* er der inden for 10 Fv. Grænsen, tæt ved Ledelinien, 1 Fv. mindre Vand end angivet i Kaartene. *Culebra bank* tiltager S. efter. *Belillo spit* tiltager. *Savanilla harbor* tilsander i det hele taget. Vraget, som laa 1½ Kml. N. for *Hermoso point*, er forsvundet.

*Savanilla* Fyrtaarn, paa *Cubino beach*, er 55 Fod højt og tilligemed Barak-Hospitalet det bedste Landmærke. *Porto Colombo* Pier er fuldført. Af Tønder findes kun den sorte Tønde NV. for Pieren og sex Varpetønder i Nærheden af Pieren.

Semafor-Station findes ½ Kbl. V. for den inderste Ende af Pieren, men paa *point Nisperal* er der ingen.

**Cuba N.-Kyst. Sagua la Grande.** Tønden ved *Marillanes bank* ved Indløbet til *Sagua la Grande* er bortdreven.

**Karantænebestemmelser m. m.**

*Gibraltær.* — Karantænen er ophævet for Skibe med rent Sundhedspas fra *Palermo, Odessa, Hamburg, Tripolis* og *Saloniki*.

*Spanien.* — Skibe fra *Caracas, Messinu, Palermo, Teneriffa, Odessa* og 85 Kml. Omkreds gives fri Praktika.

*Portugal.* — *Teneriffa* og de *Canariske Øer* ere erklærede for kolerafri.

*Italien.* — Skibe fra *Holland, Belgien* og *tyske Havne* ved *Nordsøen* og *Elben* gives fri Praktika.

*Tyrkiet.* — Skibe fra *Palermo* underkastes nu kun Lægeundersøgelse, medens den overfor *Italien* og *Tunis* er ophævet. Overfor *Trapezunt* er der 5 Dages Karantæne, overfor *Tripolis* 1 Dags Observationskarantæne.

*Malta.* — Karantænen overfor *Odessa* og *Tunis* er ophævet og overfor *Vilajetet Tripolis* nedsat til 5 Dage.

**Signaler for Is, samt for Fyrskibes og Lystønders Fraværelse fra Station.**

**Tillæg til „Efterretninger for Søfarende“  
gældende fra 15de Januar 1894.**

Signalerne for Is gives under en af følgende Former:

Is i . . . . . Is ved . . . . . Is mellem . . . . .  
idet der med disse Signaler kun haves til Hensigt ganske i Almindelighed at advare den Søfarende mod at søge det om-signalerede Farvand uden at være forberedt paa Is-Vanskeligheder.

Signalerne vises, saa snart Isen er af en saadan Beskaffenhed og Udstrækning, at Sejlskibe og Dampskibe med ringe Maskinkraft ville have Vanskelighed ved at passere Farvandet. Af Signalerne for Fyrskibes og Lystønders Fraværelse fra Station vil man til enhver Tid kunne danne sig et Skøn over Isens Tilstand paa forskellige Steder, idet, efterhaanden som Isen tiltager, først Lystønder og dernæst Fyrskibe indtages. Saalænge Fyrskibene ere paa Station, vil det paagældende Farvand endnu som Regel kunne passeres af Dampskibe med almindelig Maskinkraft. Er Inddragningen af Fyrskibene derimod paabegyndt, maa Isen forudsættes at være af alvorligere Beskaffenhed, og ere endelig samtlige Fyrskibe i Farvandet indtagne, maa Besejlingen deraf, selv om den endnu er mulig, dog anses for at være forbunden med ikke ringe Risiko.

Det maa i Forbindelse med det ovenfor sagte erindres, at ved Isens Opbrud og Bortgang, kan Udlæggelsen af Fyrskibene tage saa lang Tid, at Farvandene kunne besejles uden Risiko ved Is, før samtlige Fyrskibe ere paa Station.

Da de efternævnte Signal-Stationer, med Undtagelse af *Anholt*, ere forsynede med det internationale Signal-Systems Flage og, saavidt mulig, stadig gives Meddelelse om Isens Tilstand paa forskellige Steder, kunne Skibsførere ved Signalering med Stationerne som Regel forskaaffe sig Oplysninger ud over de, som de viste Signaler give.

Signal for Fyrskibes Fraværelse fra Station gives, hvad enten disse have forladt Stationen paa Grund af Is eller af anden Aarsag.

Iøvrigt henvises til, hvad der i »Den danske Lods« Side 117 er meddelt om Isens Forekomst og Optraeden i de danske Farvande.

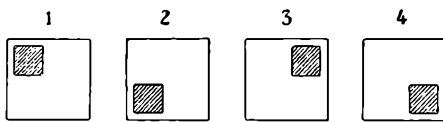
Signalerne gives fra følgende Steder:

**1) Hirshals.**

**Om Dagen:**

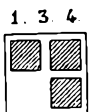
Signaler for Is gives ved Hjælp af sorte Tavler, som udhænges paa den hvidmalede Flade, der er anbragt paa NV.-Siden af Fyrtaarnet.

Følgende 4 Signaler kunne gives og betyde:



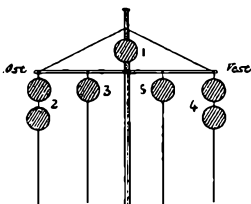
- Nr. 1. Is ved *Frederikshavn*.
- 2. Is i *Læsø-Rende*.
- 3. Is i *Kattegat Øster-Rende*.
- 4. Is i den N.-lige Indgang til *Sundet*.

To eller flere af de ovennævnte Signaler kunne gives samtidig f. Eks.



hvilket betyder: Is ved *Frederikshavn*, Is i *Kattegat Øster-Rende* og Is i den N.-lige Indgang til *Sundet*.

Signaler for Fyrskibe gives ved Hjælp af Balloner, som vises fra en Mast med Raa, anbragt c. 100 Alen (63m) V. for Fyrtaarnet.



Disse Signaler betyde:

- Nr. 1. Fyrskibet »*Læsø-Trindel*« er ikke paa Station.
- 2. Fyrskibet »*Kobbergrundens*« er ikke paa Station.
- 3. Fyrskibet »*Anholt-Knob*« er ikke paa Station.
- 4. Fyrskibet »*Læsø-Rende*« er ikke paa Station.
- 5. Fyrskibet »*Skagens-Revo*« er ikke paa Station.

**Om Natten:**

Signaler for Fyrskibe gives ved Hjælp af et Bifyr, anbragt paa V.-Siden af Fyrtaarnet, 134 Fod (42,1m) over Vandet.

Bifyret viser:

Rødt Lys, naar Fyrskibet »*Skagens-Revo*« ikke er paa Station.

Grønt Lys, naar Fyrskibet »*Læsø-Trindel*« ikke er paa Station.

Hvidt Lys, naar Fyrskibene »*Skagens-Revo*« og »*Læsø-Trindel*« ikke ere paa Station.

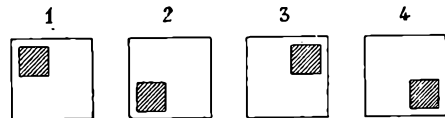
Bifyret lyser fra SV. gennem V. til NNW., stærkest i V. t. N. Synsviddens er 9 Kml. for det hvide Lys, og 5 Kml. for de farvede Lys.

**2) Skagen:**

**Om Dagen:**

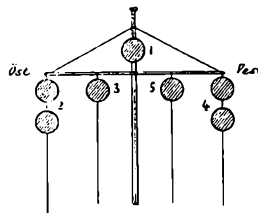
Signaler for Is gives ved Hjælp af sorte Tavler, som udhænges paa den hvidmalede Flade, der er anbragt paa N.-Siden af Fyrtaarnet.

Følgende 4 Signaler kunne gives og betyde:



- Nr. 1. Is i *Vinga Skjærgaard*.
- 2. Is i *Læsø-Rende*.
- 3. Is i *Kattegat Øster-Rende*.
- 4. Is i den N.-lige Indgang til *Sundet*.

Signaler for Fyrskibe og Lystønder gives ved Hjælp af Balloner, som vises fra en Mast med Raa, anbragt paa *Skagen* gamle Fyrtaarn, der staar c. 2,500 Alen (1,570m) VSV. for Fyrtaarnet.



Disse Signaler betyde:

- Nr. 1. Fyrskibet »*Læsø-Trindel*« er ikke paa Station.
- 2. Fyrskibet »*Kobbergrundens*« er ikke paa Station.
- 3. Fyrskibet »*Anholt-Knob*« er ikke paa Station.
- 4. Fyrskibet »*Læsø-Rende*« er ikke paa Station.
- 5. Lystønderne kunne ikke ventes at være paa Station.

To eller flere af de ovennævnte Signaler kunne gives samtidig, paa lignende Maade som angivet under *Hirshals*.

**Om Natten:**

Signaler for Fyrskibe gives ved Hjælp af et Bifyr, anbragt paa N.-Siden af Fyrtaarnet, 60 Fod (18,3m) over Vandet.

Bifyret viser:

Rødt Lys, naar Fyrskibet »*Læsø-Rende*« ikke er paa Station.

Grønt Lys, naar Fyrskibet »*Læsø-Trindel*« ikke er paa Station.

Hvidt Lys, naar Fyrskibene »*Læsø-Trindel*« og »*Læsø-Rende*« ikke ere paa Station

Bifyret lyser fra NV. t. V. gennem N. til NØ. t. Ø., stærkest i N.

Synsviddens er 9 Kml. for det hvide Lys, og 5 Kml. for de farvede Lys.

**3) Anholt:**

**Om Natten:**

Signal for, at Fyrskibet »*Anholt-Knob*« ikke er paa Station, gives ved Hjælp af et Bifyr, anbragt paa Ø Siden af *Anholt* Fyrtaarn, 56 Fod (17,3m) over Vandet.

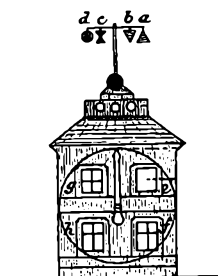
Bifyret lyser fra NNØ. gennem Ø. til SSØ, stærkest mod Ø.

**4) Helsingør:**

**Om Dagen:**

Signaler for Is gives ved Hjælp af hvide Skodder, som anbringes for Vinduerne i Lods- og Karantænehusets Facade. Lods- og Karantænehuset ligger paa Havnens S.-Mole.

Følgende 4 Signaler kunne gives og betyde:



- e. Is i *Kattegat Øster-Rende*.
- f. Is i *Læsø-Rende*.
- g. Is i den N.-lige Indgang til *Store-Bælt*.
- h. Is i den S.-lige Indgang til *Sundet*.



Signaler for Fyrskibe gives ved Hjælp af Figurer fra en Raa paa en Mast paa Lods- og Karantænehuset.

Disse Signaler betyde:

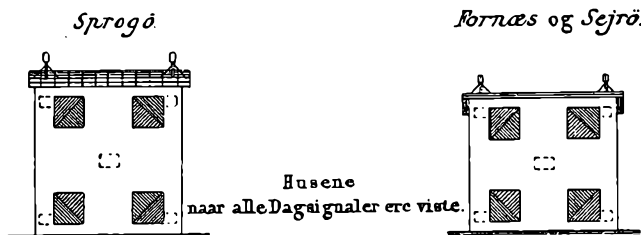
- a. Fyrskibet »Skagens-Rev« er ikke paa Station.
- b. Fyrskibet »Læsø-Trindel« er ikke paa Station.
- c. Fyrskibet »Anholt-Knob« er ikke paa Station.
- d. Fyrskibet »Drogden« er ikke paa Station.

To eller flere af de ovennævnte Signaler kunne gives samtidig-

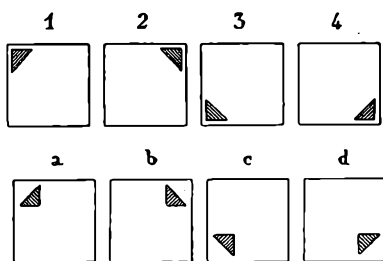
**5) Fornæs, Sejro og Sprogø:**

**Om Dagen:**

Signaler for Is samt for Fyrskibe og Lystønder gives fra smaa Huse, tæt ved Fyrtaarnene, ved Hjælp af sorte Trekanter, som anbringes paa Husets hvide Facade:

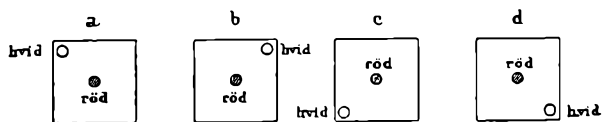


Følgende 8 Signaler kunne gives:



**Om Natten:**

Signaler for Fyrskibe og Lystønder gives ved Hjælp af en rød og en eller flere hvide Lanterner, af hvilke den røde er anbragt i Midten af Facaden, den eller de hvide i Hjørnerne af samme.



**a) Fornæs.**

Huset, hvorfra Signalerne vises, ligger lidt N. for Jernstativet til Sirenen, med den hvide Facade mod Ø.

Signalerne betyde:

- 1. Is i den N.-lige Indgang til Sundet.
- 2. Is i den N.-lige Indgang til Store-Bælt.
- 3. Is i Læsø-Rende.
- 4. Is i Aarhus-Bugt.
- a. Fyrskibet »Schultz's Grund« er ikke paa Station.
- b. Fyrskibet »Læsø-Rende« er ikke paa Station.
- c. Lystønderne kunne ikke ventes at være paa Station.
- d.



To eller flere af de ovennævnte Signaler kunne gives samtidig, som hosstaaende Eksempler vise.

**b) Sejro.**

Huset, hvorfra Signalerne vises, ligger tæt NV. for Fyrtaarnet, med den hvide Facade mod NV.

Signalerne betyde:

- 1. Is i Langelands-Bælt.
- 2. Is i Store-Bælls Vester-Rende.
- 3. Is i Store-Bælls Øster-Rende.
- 4. Is i Kattegat Øster-Rende.
- a. Fyrskibet »Schultz's Grund« er ikke paa Station.
- b. Fyrskibet »Anholt-Knob« er ikke paa Station.
- c. Lystønderne kunne ikke ventes at være paa Station.
- d. Fyrskibet »Læsø-Trindel« er ikke paa Station.

**c) Sprogø.**

Huset ligger tæt S. for Fyrtaarnet og har en hvid Facade saavel mod Ø. som mod V. Signalerne vises samtidig til begge Sider.

Signalerne betyde:

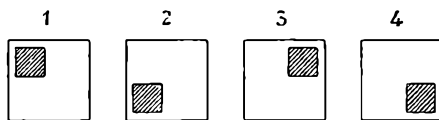
- 1. Is i den N.-lige Indgang til Store-Bælt.
- 2. Is i Langelands-Bælt.
- 3. Is mellem Gjedsøer og Dars.
- 4. Is i Læsø-Rende.
- a. Fyrskibet »Schultz's Grund« er ikke paa Station.
- b. Fyrskibet »Læsø-Rende« er ikke paa Station.
- c. Lystønderne kunne ikke ventes at være paa Station.
- d. Fyrskibet »Gjedsøer-Rev« er ikke paa Station.

**6) Hammeren.**

**Om Dagen:**

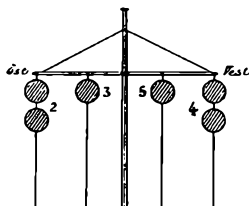
Signaler for Is gives ved Hjælp af sorte Tavler, som udhænges paa den hvidmalede Flade, der er anbragt paa N.-Siden af Fyrtaarnet

Følgende 4 Signaler kunne gives og betyde:



- Nr. 1. Is i den S.-lige Indgang til Sundet.
- 2. Is mellem Gjedsøer og Dars.
- 3. Is i Langelands-Bælt.
- 4.

Signaler for Fyrskibe og Lystønder gives ved Hjælp af Balloner, som vises fra en Mast med Raa i Nærheden af Fyrtaarnet.



Disse Signaler betyde:

- Nr. 2. Fyrskibet »Falsterborefs« er ikke paa Station.
- 3. Fyrskibet »Drogden« er ikke paa Station.
- 4. Fyrskibet »Gjedsøer-Rev« er ikke paa Station.
- 5. Lystønderne kunne ikke ventes at være paa Station.

To eller flere af de ovennævnte Signaler kunne gives samtidig, paa lignende Maade som angivet under Hirshals.

**Om Natten:**

Signaler for Fyrskibe gives ved Hjælp af et Bifyr, anbragt paa et Jernstativ tæt NNW. for Hammeren Fyrtaarn, 245 Fod (76,9m) over Vandet.

Bifyret viser:

Grønt Lys, naar Fyrskibet »Falsterborefs« ikke er paa Station.

Rødt Lys, naar Fyrskibet »Drogden« ikke er paa Station.

Hvidt Lys, naar Fyrskibene »Falsterborefs« og »Drogden« ikke ere paa Station.

Bifyret lyser fra N. t. V. gennem N. og Ø. til Ø. t. S.

Synsviddens er 13,5 Kml. for de hvide, 10 Kml. for det røde og 6,5 Kml. for det grønne Lys.

**Ophævede Signaler for Is.**

Det hidtil fra Fornæs og Hjelm viste Signal for Is (et hvidt Flag med blaa, lodret Stribe) gives ikke mere.

**ABONNEMENTSPRISEN**

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

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

**AVERTISSEMENTSPRIS:**

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

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER FREDAG.

Nr. 19.

Kjøbenhavn, Fredag den 2. Februar 1894.

1. Aarg.

INDHOLD: Den nye Fyrliste. — Om Hyreforhold, af Cand. E. Hillestrøm. — Sø og Handelsrettsdomme. — Spirbøje? Spirtønde?? — Edmiston's Fødevandsfilter. — Damp som Slukningsmiddel. — Spørgsmaal og Svar. — Fra Sø og Land. — Havarier og Forlis. — Søulykkerne — Øvelsesskib for unge Sømand, der have bestaaet Styrmandseksamen. — Skibsefterretninger. — Fragtberetninger. — Efterretninger for Søfarende.

**AXEL E. AAMODT,**  
18, Kongens Nytorv 18.  
Grundlagt 1857. Telefon 106.  
*Lager af Tegne- og  
Maleartikler for Ingeniører og  
Industridrivende.*



Isolering (Kieselguhr, Filt m. m.)  
paa Kjedler, Dampkr. m. m.

**Skibsdagbøger**  
(Normalpapir)

$\frac{1}{2}$  Aars &  $\frac{1}{4}$  Aars,  
til Forbrug og Forhandling  
billigst hos

**S. Friedlænder.**  
14 Ved Stranden 14

Fra Aktiebolaget Bofors & Gullspång i Sverrig leverer jeg  
paa Bestilling større og mindre Gjenstande i

**støbt Staal,** saasom:

Skibsstævne,  
Skibsskruer,  
Roerammer,

Stempler,  
Krumtappe,  
Ambolte,

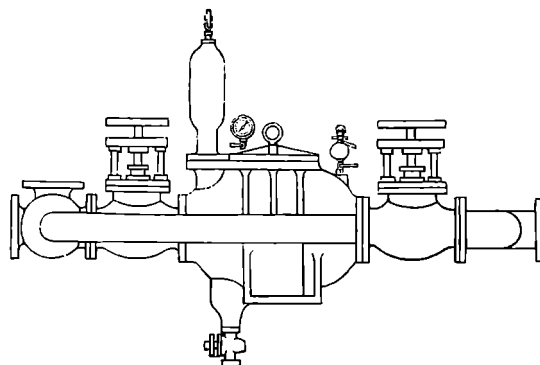
Tandhjul,  
Ankere,  
etc. etc

Støbt Staal fra Bofors-Gullspång er smeddeligt samt i Styrke  
og Sejghed fuldt jævnførligt med det bedste smeddede Staal  
af tilsvarende Haardhedsgrad

Kjøbenhavn

Jørgen Jensens Efterflgr.

**Edmiston's Fødevands-Filter.**



Filter for Landkjedler.

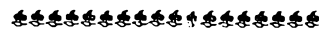
Skibs-Filter.

**FRED. STIELTJES & Co.,**  
Bredgade 43, Kjøbenhavn.

**J. Chr. Petersens  
Papirhandel,**

Store Kirkestræde 1.  
Grundet 1845 Telefon 243.

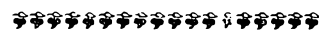
**Statspakpapier,**  
bedste Omslagspapir  
til Arkivpakker og Chartequer.



Telefon 1268.  
Telegr.-Adr. Nilsson 167.

**Carl Nilsson,**

Amaliegade 37,  
Kjøbenhavn K.  
Lager af Olier og Maskin-Artikler.  
Leverander  
til de fleste danske Damp-  
skibsselskaber.



**Aut. Forhryingsagenter,**  
Kjøbenhavn.

F. Jepsen, Toldbodgade 2.  
W. H. Wulff, Toldbodg. 15.

**A. A. W. Petersen, 13 St. Anna Plads, Kjøbenhavn K. Telefon 3174.**

Befragtning, Gods- og Pakketransport: til alle Havne og Jernbanestationer i Verden. Omladning af Skibe. Modtagelse, Control og Aflevering af Ladninger, Spedition, Klarering, Lukasso, samt alle maritime og merkantile Commissioner.

**C. F. Schlüter,**

teknisk Maskin- og Skibshandel.

Grundlagt 1857.

Kjøbenhavn. 26, Peder Skramsgade, K.

Import og Export-Lager til en gros Priser  
af Maskin- og Cylinderolier og Alt til  
Sømaskiner henbørende.

**Anders Rasmussen,**

Skomager, Svendborg,

**Specialist i vandtæt Fodtøj & Søstøvler.**

Flere Aars Erfaring og mange Anbefalinger for leverede vand-  
tætte Søstøvler.

Alt Fodtøj kan leveres vandtæt.

**Dahlstrøm & Lohmann.**

Maskinbyggeri og Kjedelmedie.

Grundlagt 1866.

Telefon 1708 (Sømandshjemmet).

Kjøbenhavn C. Christianshavns Kanal 6.

Særlig bekvemt beliggende med Bolværk til Kanalen udfor  
Wilders Plads for Udførelsen af alle Arter af Skibsarbejde

**Reparation af Skibsmaskiner og Kjedler**  
udføres hurtigt.

**Dansk Søforsikring for Løsøre,**  
oprettet 1876,

tegner Forsikring paa Søfolks Effekter  
med danske Skibe.

Præmien er for en Forsikring paa 100 Kr.: 1 Aar 4 Kr.,  
6 Maaneder 3 Kr., 3 Maaneder 1 Kr. 50 Øre samt Policepenge  
50 Øre.

Forsikringer tegnes paa Selskabets Hovedkontor, St. Annæ-  
plads 13, fra 11—3 og hos Selskabets Agenter i de større  
Havne-Providensbyer.

# „Dansk Søfartstidende“

udgaar fra 1ste Januar i betydelig udvidet Skikkelse. Bladet bringer, som hidtil, Artikler om alle i Forbindelse med Skibsfarten og Fiskeriet staaende Forhold og følger alle Bevægelser paa Søfartens Omraade her hjemme og i Udlandet; det bringer ugentlige Beretninger om Fragtforholdene gennem Meddelelser fra London, Liverpool, Hamburg, New-York og Kjøbenhavn; det indeholder Søkortarkivets „Efterretninger for Søfarende“.

„Dansk Søfartstidende“ bringer fra 1ste Januar en ugentlig Oversigt over danske Skibes Bevægelser, støttet paa Meddelelser fra de fleste danske Damp- og Sejlskibs-Rederier; endvidere udførlige Meddelelser om Nybygninger, Havarier, Forlis. Det bringer en ugentlig Beretning om Forhyringsforholdene, maanedlige Meddelelser om Fiskeexporten og Fiskehandelen, Oversigt over de meteorologiske Forhold m. m. m.

„Dansk Søfartstidende“, Organ for Søfarten og Fiskeriet, fremtræder fra 1ste Januar tillige som Efterretningsorgan for Skibsfarten og bringer gennem sine talrige Forbindelser i Ind- og Udland udførlige og paalidelige Meddelelser om alle Søfartsforhold.

Abonnement for Januar Kvartal 1894 à 1 Kr. 50 Øre foruden Postpenge, tegnes paa alle kgl. Postkontorer og Brevsamlingssteder, i alm. dansk Skibsførerforenings Kontor, St. Annæ Plads 13, K, fra 11—3, i Redaktionen, Holsteinsgade 9, Ø, og hos Fuldmægtig Westrup i det forenede Dampskibsselskabs Skibsinsektion.

Annøncer modtages sidstnævnte to Steder og i Triers Bogtrykkeri, Bredgade 32, K.

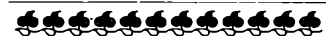
## Skoleskibet „Georg Stage“.

Under Forventning af Stats-tilskud vil Skoleskibet iaar blive udsendt paa det sædvanlige Togt i Midten af April Maaned.

Ansøgninger, med Attester og Anbefalinger, om Optagelse skulle indsendes til »Bestyrelsen for Stiftelsen Georg Stages Minde«, St. Annæplads Nr. 3, 3die Sal, Kjøbenhavn K, inden Udgangen af Februar. Svar herpaa vil da blive sendt i Begyndelsen af Marts.

De Elever, der skulle konfirmeres i indeværende Foraar, ville, naar Ønske derom anføres i Ansøgningen, til Konfirmationsbrug kunne erholde et Sæt Klæder udleverede af det Tøj, der for egen Regning anskaffes som ensartet Paaklædning.

Ærede Redaktører bedes henlede Opmærksomheden paa denne Annonce.



EM. Z. SVITZERS  
BJERGNINGS-ENTREPRISE.  
BREDGADE 32.  
KJØBENHAVN, K.



**N. Chr. Rønnes**  
Skibssnedkeri.  
— Grundlagt 1834. —  
St. Annægade 3.  
Kjøbenhavn C.

## LUDVIG OLSEN.

Pommersk Trælasthandel.

Nørresøgade 7. Kjøbenhavn K.

Udgivne af Udenrigsministeriet og udkomne i Kommission hos Undertegnede:

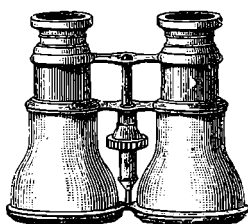
Instruction for de danske Konsuler i Udlandet af 15. December 1893. Pris 2 Kr. 50 Øre.

Code maritime du ler avril 1892. Pris 2 Kr.

Maritime law, sanctioned by H. M. Christian IX on the 1st of April 1892. Pris 2 Kr.

Blanket til Konsulerne om Anmeldelse af Skibsførernes Ankomst. Pris 3 Øre; pr. 20 Stk. 50 Øre.

C. A. Reitzel,  
Løvsræde 7.



H. & Holst<sup>ns</sup>

Efterfølger,

Hans Liisberg,

Uhr- og

Instrumentmager.

I Kommission hos undertegnede er udkommen og faas i alle Boglader:

**Tabel for Rettelse af Maanehøjden samt Anvisning til let Udregning af forskellige Observationer ved Maanen,**

udarbejdet af

A. O. Tuxen og Aage V. Tuxen.

Pris 75 Øre.

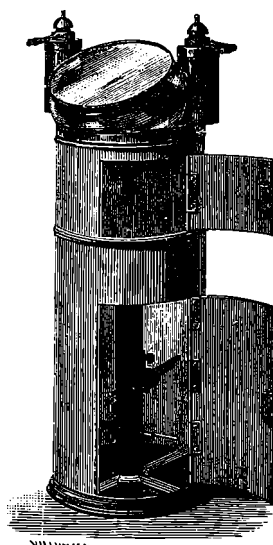
P. Brandts Boghandel,  
Svendborg.

## Skib til Salg.

Vort paa Stabelen staaende Fartøj udbydes herved til Salg. Drægtighed 34½ Tons, stikker 7 Fod med Last, særlig konstrueret til at sejle med uden Ballast. Garanteret en god Sejler. Optaget i Veritas Klasse 13 Aar. Kan blive sejlfærdig i Marts. Reflekterende henvender sig til Skibsbygmestrene

S. Sørensen & Søn, Aalborg.

## Cornelius Knudsens Etabl.,



37. Kjøbmagergade Kjøbenhavn.  
Patent Multiplicator, Kompasser,  
Sprit- og Baadskompasser,  
Patent Tidsglas. Saltmalere,  
Sextanter og Oktanter.  
Kaptejn Rungs  
Universal-Bathometer.  
Logge og Loddemaskiner.  
Dybhavsthermometre  
med Vendeapparat.  
Barometre, Thermometre, Manometre.  
Indicatorer. Tegnebestikker.  
Parallelinealer.  
Marinekikkertør.  
Complette Dykkerdragter

Reparationer udføres med Ombu.

## Den nye Fyrliste.

Den 2den Udgave af »Fortegnelse over Fyr og Taagesignal-Stationer i Kongeriget Danmark med Bilande«, udgivet af »Det Kongelige Søkort Arkiv« er nu udkommet.

Bortset fra de nye Fyr- og Taagesignal-Stationer, der ere komne til, samt Forandringer ved de gamle, er Forskellen mellem denne Udgave og dens Forgænger navnlig den, at medens man i den forrige skelnede mellem flere Kategorier Fyr, har man her kun to Kategorier, nemlig dem, der brænde hele Aaret rundt, og dem, der kun brænde lejlighedsvis, saaledes at Navnene paa de første ere trykte med fede Typer, de sidste derimod med Skrift.

Endelig ere Issignalerne undergaaede en meget betydelig Forandring. Medens der tidligere fra Hirtshals, Skagen og Hammeren ved Hjælp af de fire sorte Tavler, der anbringes paa den hvidmalede Firkant, gaves 15 Signaler med forskellig Betydning, gives der nu kun 4, medens dog to eller flere af disse Signaler kunne gives samtidig. Som det vil ses af de i sidste Nummer af »Dansk Søfartstidende« trykte Signaler for Is etc. gives der nu foruden fra Hirtshals, Skagen og Hammeren tillige Signaler fra Anholt, Helsingør, Fornæs, Sejro og Sprogø. Disse Signaler med tilhørende Tekst kan der imidlertid umulig findes Plads til at aftrykke paa Kortene og samtidig faa vi flere og flere Vinkelfyr, der viser forskelligfarvet Lys i de forskellige Vinkler, og til hvis Forstaaelse der ligeledes kræves en oplysende Tekst. Fyrlisten er derfor et aldeles nødvendigt Supplement til Kortene, og burde findes ombord i ethvert Skib, der besejler vore Farvande.

Vi henlede saa meget mere vore Læseres, særlig Skibsførernes Opmærksomhed paa den nu udkomne 2den Udgave af Fyrlisten, som vi have grundet Anledning til at tro, at det er Størstedelen af vore Skibsførere ubekendt, at saadanne Fyrlister udgives, og at de derfor hjælpe sig med forskellige engelske Udgaver, der dog for vore Farvandes Vedkommende næppe kan antages at være saa udførlige eller saa fejlfri, som dem der udgives af Søkort-Arkivet og for hvilke Prisen kun er 50 Øre.

Vi skulle endvidere bemærke, at der fra Arkivets Side er truffet den priselige Foranstaltning, at der saavel for »Den danske Lods« som for Fyrlistens Vedkommende hvert Aar aftrykkes Rettelser, der udleveres gratis til enhver, som henvender sig derom i Arkivets Udsalg. Disse Rettelser ere aftrykte paa Papirstrimler af samme Brede og Format, som Bogen hvortil de hører, og kunne altsaa anbringes ved at fastklæbe den ene Ende til Marginen, uden derfor at skjule den udfor staaende Tekst. Den Pagina og det Sted, hvor de skulle anbringes, findes angivet paa Rettelsen.

Idet vi hermed paa det bedste anbefale Fyrlisten til Skibsførerne som et nødvendigt Supplement til Kortene, skulle vi endnu gøre nogle Bemærkninger.

Det er utvivlsomt, at Søkort-Arkivet, samt alt hvad der udgaar derfra, staar fuldstændig paa Højde med det bedste, der i denne Retning findes i Udlandet, og det er lige saa utvivlsomt, at der fra Arkivets Side i enhver Henseende gøres alt muligt for at sætte sig i Rapport til den Del af Publikum her hjemme, for hvem Arkivets Arbejder særlig har Betydning, nemlig Skibsførerne, ligesom vi heller ikke tvivle om at disse ville vise deres Paa-skønnelse af Arkivets Virksomhed ved at benytte sig af de Fordele, som denne Virksomhed stiller til deres Disposition. Men samtidig kunne vi dog ikke undlade at tilføje, at der endnu mangler et Led i Arkivets Virksomhed, saa længe der ikke dertil knyttes en Institution, til hvilken Skibsførerne kunne indsende deres Instrumenter til Undersøgelse, eller hvor, for at nævne et andet Eksempel, Skibsbyggere eller Redere kunne henvende sig, for i en Nybygning at faa udpeget det bedste Sted til Kompassets Anbringelse, og vi tro yderligere at Arkivet gennem en saadan Institutions Virksomhed paa en langt fyldigere Maade vilde faa sit Publikum i Tale end det nu er Tilfældet.

Vi haabe derfor vedblivende, at der fra Marineministeriets Side snart maa komme Forslag om en saadan Institutions Oprettelse.

## Om Hyreforhold.

Af Kand. E. Hillestrøm, Fuldmægtig i Mønstringskontoret.

Ved at læse en Artikel i »Dansk Søfartstidende« Nr. 9 om »Fordeling af Bjergeløn«, hvori Forfatteren, Hr. Fuldmægtig H. Westrup meget beklager den urimelige Fordelingsmaade den nye Sølov har fastsat i sammes § 228\*) — ved ligeledes at læse Hr. de la Laings Svar i Nr. 10 o. s. v. er jeg kommen til at tænke paa, at det i det Hele taget vist vilde være heldigt, om Hyreforholdene

\*) Maa jeg gøre opmærksom paa, at de fleste — selv officielle Udgaver (»Ministerialtidende«) — af den nye Sølov indeholde en slem Trykfejl i netop § 228 om Bjergelønnen. Fejlen findes ogsaa hos Hr. W. i »Dansk Søfartstidende« 2. Sp. 7. L. f. n. Der staar; »derefter faar Rederiet to Troddedele, hvis det bjergede Skib er Dampskib o. s. v.« — skal staa: hvis det bjergede Skib er Dampskib o. s. v.

i vore Skibe bleve gjorte til Genstand for en Diskussion. Nu, da Branden er udkastet af Hr. W., om end kun indirekte, kunde jeg ønske at tage Sagen op, og beder Dem derfor, Hr. Redaktør, om velvillig Plads for følgende:

Min lange Erfaring — Ingen vil vel frakende mig den, eftersom jeg nu i nitten Aar har været Fuldmægtig paa Mønstringskontoret — giver mig, skønt ikke Somand, en vis Ret til at tale med. Det vil med andre Ord sige: jeg staar mere uparlisk, ser paa Sagen med, det tror jeg nok, et uhildet Blik, og ser paa den, om jeg saa maa sige, under en national-økonomisk Synsvinkel.

Først et Par Ord om Matros- og Fyrbøderhyren. Den har tidligere, for 10—15 Aar siden, i den gode Tid, været 54 Kr., gik saa ned til 52 og til 50 Kr., paa

hvilken Højde den derefter konstant har holdt sig; for Sejlskibes Vedkommende har der dog været nogle Fluktuationer, disse dog uden nogen synderlig Betydning.

Spørger man nu, om 50 Kr. ere et passende Vederlag for Matros- og Fyrbødertjenesten, maa Svaret ubetinget lyde bekræftende. Aldeles bortset fra, at der ofte gives Ekstrafortjeneste (Kreaturpenge, ikke sjældent en Tikrone pr. Maaned, Rørrensingspenge, og maaske meget mere), maa 50 Kr. siges at være et godt Honorar; for den Mand, der Aar ud og Aar ind farer som Matros eller Fyrboder, og det kan flinke og dygtige Folk gøre, derpaa har jeg set Eksempler i Hundredevis, for den Mand er 50 Kr. maanedlig = 600 Kr. om Aaret. Føjes hertil, at han har sin gode Bispisning, der vel i de fleste Skibe beregnes til 1 Kr. à 1 Kr. 35 Øre pr. Dag, faa vi et indirekte Tillæg til Hyren af 365 Kr.—480 Kr. aarlig (i Form af Naturalforplejning) og yderligere for den ugifte, løse og ledige Mands Vedkommende: gratis Logis om Bord. Dette maa dog ogsaa regnes for noget, for et indirekte Tillæg; saavidt mig bekendt, er det billigste Logi her i Kjøbenhavn 1 Kr. 50 Øre à 2 Kr. ugentlig, naar to dele Værelse («Hummer») og maaske Seng.

Man vil heraf se, at den ugifte, løse og ledige ingenlunde er slet stillet; den gifte, Familieforsørger maaske, kan godt ernære sin Familie, thi af kontant aarlig 600 Kr. maa han kunne afse til sin Familie mindst 500 Kr.

Til Sammenligning tjener: at en Sekondløjtnant i Hæren lønnes med 720 Kr. aarlig (paa egen Kost, eget Logis), de yngste Premierløjtnanter med 900 Kr. aarlig (ligeledes paa egen Kost, eget Logis); samme Lønninger ved Søværnet. Altsaa: en Matros eller Fyrboder 600 Kr. aarlig, Kost og Logis — en Sekondløjtnant 720 Kr. aarlig, paa egen Kost, eget Logis, og saa tilmed: dog ordentlig klædt.

I Sammenligning med de farende Matroser ere de farende Styrmande uheldigt stillede. 60—70 Kr. til en anden Styrmand og 70—80—90 højst 100 til første maa betragtes som et altfor ringe Vederlag i Forhold til de Krav, der stilles til dem, og det Ansvar, der paa hviler dem. Særligt det sidste. Ganske vist kan man sige, og det hører man altid blive gjort gældende: en Styrmand kan avancere og blive Skibsfører. Ja, det kan ingen nægte, men jeg vil bestemt hævde, at denne Chance, navnlig under de for Skibsfarten saa ugunstige Forhold, som vi have haft i en halv Snes Aar og endnu have, er yderst ringe, medens der faktisk samtidig har fundet Sted: en Overproduktion af Styrmande (Navigatorer). Selvfølgelig kan det aldrig skade, at hver anden Matros har Styrmands-eksamen; men hvorfra Skipperstillingerne skulle komme (saavel Damp som Sejl), det er mig en Gaade. Derfor se vi ogsaa gamle, graanede Mænd fare som Styrmande — dø som Styrmande — ikke kommende videre. Naar jeg derfor lægger et godt Ord ind for denne Stand, vil jeg haabe, at det maa finde Genklang, og at Standen, om den sluttede sig sammen i en Forening, maa finde varm Støtte hos de ærede Rederier.

Fra Styrmandene, de næst Føreren vigtigste Mænd om Bord i et Skib, kommer jeg nu til Maskinmestrene. Ogsaa disse ere selvfølgelig af Betydning, det være det saare langt fra mig at nægte; men, selv om ogsaa den nye Sølovs § 87 har stillet dem stærkere i Forgrunden

end tidligere, tror jeg dog ikke, at deres Løn, deres Hyre, er nogen Maalestok for deres Betydning ombord i et Skib. En anden Mester med 150 Kr. maanedlig kan umulig være af dobbelt Betydning mod en første Styrmand med 70 Kr. maanedlig. Her er et iøjnefaldende Misforhold; det bliver end større, naar vi se en første Mester med 250 Kr. sammen med en første Styrmand med 90 Kr.; her skulde Betydningen altsaa være næsten tre Gange saa stor. Det er den naturligvis ikke; udover det at være første Styrmands Ligestillede kan første Mester fornuftigvis ikke komme, selv om man ogsaa maa indrømme, at Sølovens § 87 giver Mesteren en Ret, som strækker sig videre end Ordene synes, idet han nemlig gøres fuldt ansvarlig (ikke delvis eller sammen med Skipperen) for Maskineriet, og § 36 lader Mesteren føre Maskindagbogen under Skipperens Tilsyn og Medansvar (medens Dagbogen føres af Skipperen).\*) Men, ret beset, er den mere fremtrædende Position, der saaledes er tillagt Mesteren, dog i Virkeligheden af en ringere Betydning end det Ansvar, der hviler paa en vagthavende Styrmand, der i Taage og Slud eller i en forrygende Snestorm skal føre Skib og Ladning — kostbare Værdier betroede til hans aarvaagne Øje, hans Snarraadighed og Konduite.

I udenlandsk Havn er det fortrinsvis Styrmanden (eller Styrmandene), der maa være i Besiddelse af Sprogkundskaber; han optræder i Skibsførerens Forfald (Sygdom eller Borteværen fra Skibet), til ham maa Mestrene melde sig, om de ønske Landlov etc. — alt tyder saaledes hen paa, at første Styrmand indtager den næstvigtigste Plads, anden den tredje vigtigste. Desto underligere falder det, at vore brave og flinke danske Styrmande ere lønnede saa daarligt i Sammenligning med Maskinmestrene.

Det Spørgsmaal ligger da nær: hvorefter kommer det? Besvarelsener grumme let: da vi her i Landet begyndte at faa Dampere, der hovedsagelig købtes i Udlandet, ejede vi ingen dygtige og udlærte Maskinmestre; vi maatte indforskrive disse fra Udlandet i dyre Domme, som man siger. Men, i Tidernes Løb har dette Forhold forandret sig: nu er her en rigelig Mængde vel uddannede Maskinmestre, mere end nok til Dampskibsflaadens Behov. Alligevel ere de forholdsvis altfor høje Lønninger bibeholdt, alt for høje i Sammenligning med den langt mere betydningsfulde og ansvarshavende Styrmands Løn; og hvilket mærkeligt Udslag dette Forhold kan medføre, har Hr. Westrup i sin Artikel om Bjergelønnen jo klart paa vist.

Hvad jeg her har skrevet om Maskinmestrenes alt for høje Lønninger — særlig i Sammenligning med Styrmandenes, og for den Sags Skyld ogsaa i Sammenligning med mange Skibsføreres — er selvfølgelig langt fra dikteret af ond Villie; tvertimod, det er kun simpel Retfærdighedsfølelse, der ligger til Grund. Æres (og lønnes) den, som æres bør: Skibsføreren eller Styrmanden, der fører Skibet og bærer det fulde store Ansvar (i Havari- eller Kollisionstilfælde), medens Maskinmesteren paa sin lune Plads kun har at vogte paa Maskinens regelmæssige Gang og lystre, agtpaaagivende, hver Befaling, Maskintelegraferen giver ham fra Kommandobroen.

\*) Dagbogen kan ogsaa føres af Styrmanden under Skipperens Tilsyn og Medansvar. (Sølovens § 36).

Om en Reaktion i de nuværende høje Maskinist-lønninger indtræder, saaledes at Ihænderne beholde, hvad de have, medens derimod Oprykningen til højere Gager nogle Aar gaar i Staa, indtil der kommer et mere

sundt og naturligt Forhold til Stede med Hensyn til Skibs-officerernes Lønninger og Livsvilkaar, det skulde ikke forundre; tilmed ligger det i Virkeligheden snublende nær.

Kjøbenhavn, i Januar 1894.

## Sø- og Handelsretsdomme.

S. S. <sup>839</sup>/<sub>93</sub>. Ved Dom, afsagt den 13de December 1893, idomtes en Kok under 18 Aar, for Rømning med forudbetalt Hyre, der vel for største Delen, men ikke helt var fortjent, 5 Dages Fængsel paa Vand og Brød foruden Erstatning og Omkostninger, i Henhold til Sølovens § 299 sammenholdt med Straffelovens § 251 jfr. dens § 37.

S. S. <sup>349</sup>/<sub>92</sub> angaaende Ansvar for Ladning. Dom afsagt den 20de December 1893:

En engelsk Dampet gik fra New-Orleans til Kjøbenhavn (9de Marts til 9de April 1892) med en Ladning Majs. I Certepartiet og Konnossementet fandtes de sædvanlige trykte Ansvarsfrihedsklausuler; iøvrigt vedtoges engelsk Ret som afgørende. Ved Ankomsten fandtes en Del af Majsens beskadiget, hvorfor Modtagerne tilbageholdt c. 5000 Kr. af Fragten som Erstatning for Beskadigelsen. Skibet anlagde derefter nærværende Sag til dette Beløbs Belating.

En af Skibets Kaptajn, 1ste Styrmand, 1ste Maskinmester og 2 andre af Mandskabet for den herværende britiske Konsul afgiven Søprotest gik ud paa, at det havde regnet en Tid den ene Indladningsdag, at det havde været stormfuldt Vejr under hele Rejsen, og at Skibet stadig havde taget en Masse Vand over sig, at Skibet den 18de Marts havde faaet stærk Slagside til Bagbord, som det først lykkedes at faa afhjulpet den 1ste April, da Vejret blev roligere, at en Nagle den 20de Marts fandtes at være faldet ud af Dækket ved forreste Hjørne af Hovedlugen (Nr. 3) om Bagbord, hvorfor en Træprop straks blev inddreven i Stedet, at, ved Udlosningen en Del Majs under paagældende Luge fandtes ødelagt, at en Del af Majs i det Maskinen nærmest liggende Lasterum fandtes varm, som om den havde været vaad ved Indladningen, samt at endelig ogsaa noget Majs under Lugen Nr. 1 ved Udlosningen viste sig skimlet og ødelagt, hvilket, da den var omgivet af Majs i god Tilstand, maatte skrive sig fra Fugtighed ved Indladningen.

En senere Tillægserklæring gik ud paa, at efter den Maade, hvorpaa den beskadigede Majs fandtes imellem ubeskadiget og efter Beliggenheden af den Majs, der navnlig fandtes varm, kunde Varmen i Maskinrummet umulig være at anse som Aarsag.

To paa Foranledning af Modtagerne udmeldte Syns- og Skønsmand an slog den lidte Skade til c. 5000 Kr. og drog iøvrigt af forskellige af dem fremhævede Omstændigheder den Slutning, at Skaden hidrørte dels fra, at Vandet var trængt ned gennem det Sted, hvor Naglen var falden ud, dels fra Varmepaavirkning fra Fyrpladsen, foranlediget ved delvis mangelfuld Garnering af dette Skot og Mangel paa Ventilation.

Retten erklærede imidlertid Skibet for ansvarsfrit, og dømte følgelig Modtagerne til at udbetale den tilbageholdte Del af Fragten saavel som til at godtgøre Modparten

Sagens Omkostninger. Flere af de Dommen begrundende Udtalelser frembyde Interesse:

Dette gælder for det første om Rettens Stilling overfor den Paastand fra Sagsøgerens (Skibets) Side, at Modtagerne allerede af den Grund skulde være udelukkede fra at faa Erstatning, at de ikke tilstrækkelig havde oplyst, virkelig at have lidt noget Tab. Trods gentagne Opfordringer under Sagen havde Ladningsmodtagerne nemlig ikke opgivet den Pris, de havde faaet for de beskadigede Dele af Ladningen, idet de erklærede, at de havde solgt disse Dele under ét med andre Partier og derfor ikke kunde give nærmere Oplysning om, hvilken Indflydelse de omtalte Deles Tilstedeværelse maatte have haft paa Salgsprisen i det Hele under de i Mellemtiden forandrede Konjunkturforskeligheder. Paa dette Punkt giver Retten de Sagsøgte Medhold: hvis Skibet virkelig var erstatningspligtigt, maatte Skønsmændenes Erklæring lægges til Grund ved Bestemmelsen af Erstatningens Størrelse, eftersom Skønnet var optaget paa lovlig Maade, og Sagsøgeren hverken i sin Tid havde begæret Overskøn med Hensyn til Værdiforringelsen af de beskadigede Dele eller havde rettet nogen Opfordring til de Indstævnte om at foranledige dem solgte paa nogen bestemt Maade eller i alt Fald særskilt.

Naar imidlertid Resultatet blev, at Skibet overhovedet ikke ansaas ansvarlig for Beskadigelsen, støttedes dette paa, at Skaden dels bevislig hidrørte fra, dels maatte antages at hidrøre fra ulykkelig Hændelse under det haarde Vejr paa Rejsen, og ikke var oplyst at skyldes Fejl fra Skibets Besætnings Side, samt at Skaden — og dette turde være det interessanteste ved Dommen — forsaavidt den muligvis skulde hidrøre fra Skibets Bygning og Indretning, ikke kunde paadrage Rederiet Erstatningspligt, eftersom Skibet var indrettet som mange andre i den nyere Tid netop til Transport af Kornladninger over Atlanterhavet bestemte Skibe, og af Ladningsassurandørernes Besigtigelsesmænd efter stedfunden Undersøgelse accepteret som vel skikket til sit Brug, hvortil særlig kom dette, at Afladerne, der ifølge Handlen om Majs — hvis Enkeltheder iøvrigt ikke vare oplyste — skulde skaffe og skaffede det fornødne Skib til sammes Afsendelse, ved Befragtingen og Indladningen maatte siges paa Ladningsmodtagernes Vegne at have anerkendt dette som vel skikket til at føre Ladningen frem.

Ihvorvel denne Doms Resultat vistnok er rigtigt, kan det mod denne som mod adskillige andre af Sø- og Handelsrettens Domme angaaende lignende Æmner indvendes, at Retten ingen Umage gør sig for, klart at præcisere, hvilken Rækkevidde den tillægger de vedkommende Klausuler og fremmed Ret, men har en Tilbøjelighed til at dømme i Henhold til visse underforstaaede, abstrakte, skønsmæssige Soretsregler, saa at man aldrig rigtig véd, hvor man har den. E. T.

## Spirbøje? Spirtønde??

Hr. Redaktør.

Maa jeg igennem Deres ærede Tidende forbindtligst takke Hr. Direktøren for det kgl. Søkort-Arkiv for Meddelelsen om, at ovennævnte Sømærker ere gamle Kendinge her hjemme,

Min Kilde, »Dansk Søfartstidende« Nr. 16 for i Aar, gav i saa Henseende ingen Oplysning.

Men er det saa gammel en Historie med disse Sømærker, burde den ny »Danske Lods« ikke tie stille dermed, hvor Talen er om »Beskrivelse af de anvendte Sømærker«.

Man fristes derved til at antage, at denne Sømændens Alpha og Omega, trods sin Ungdommelighed, ikke følger nøje med Tiden.

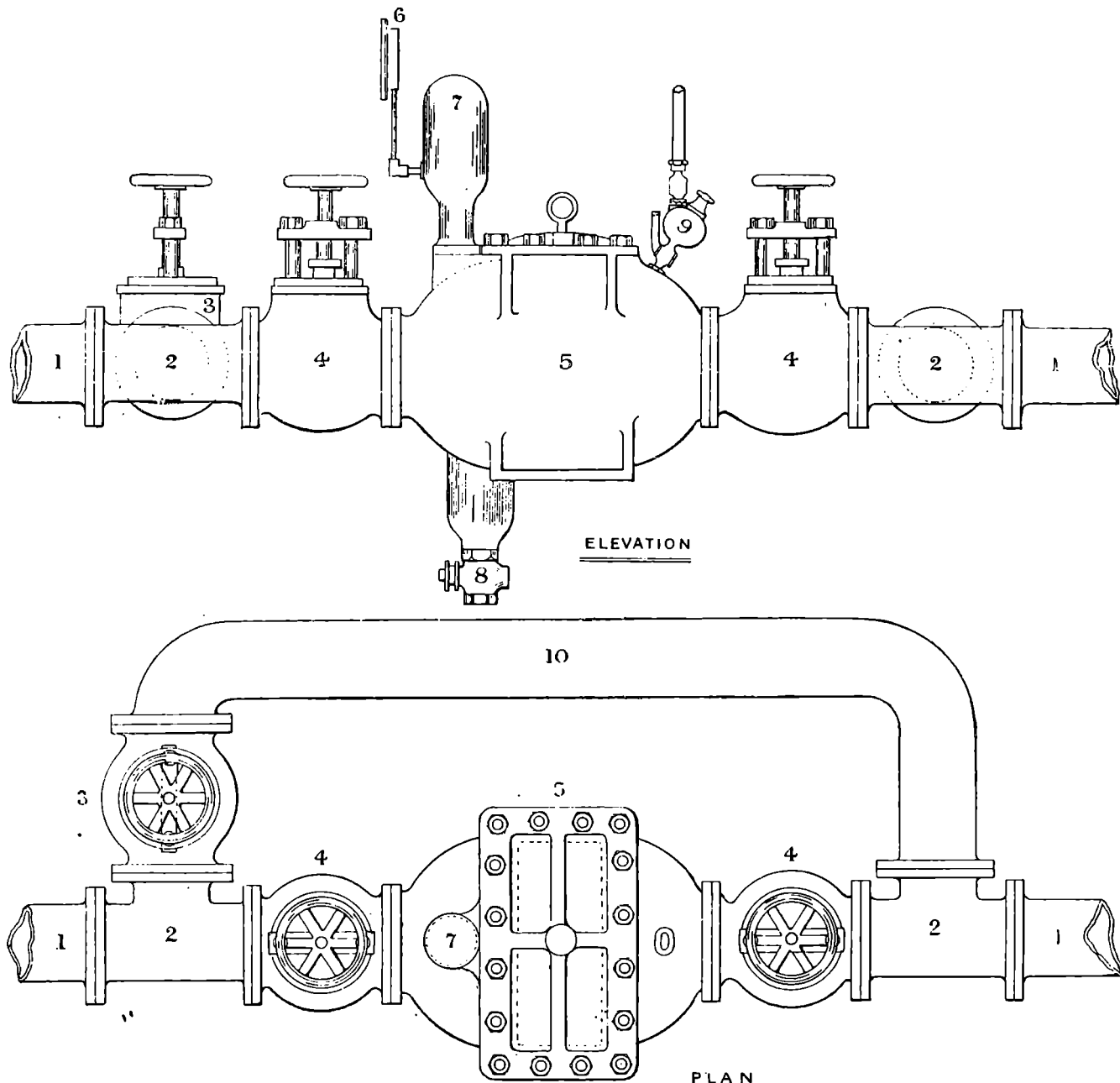
Ærbødigt

En gammel Sofarende.

## Edmiston's Fødevandsfilter.

I Bevidstheden om at Filtrering af Dampkedlers Fødevand, hvorved de for Kedlen skadelige Stoffer holdes tilbage og Kedlens Holdbarhed og Levetid derigennem forlænges, for Øjeblikket spiller en vis Rolle, turde det maaske være af Interesse for Læsere at blive gjort bekendt med et stærkt og virksomt Filter, der optager ringe Plads og forholdsvis nyt, som det er, allerede har vundet et betydeligt Indpas, særlig blandt engelske Skibbyggerier og Maskinanlæg med Kondensationsmaskiner.

Fødevandet passerer paa sin Vej gennem Filteret 3 for skellige Størrelser Staaltraadsnæt og Flønel af en særlig Konstruktion, medens de i Vandet værende skadelige Dele standses og fjernes let fra Filteret gennem Hænderne 8 og 9, alt eftersom den standsede Masse er tungere eller lettere end Fødevandet. En Analyse af den i Filteret standsede Masse, foretaget af A. Norman Tate, Esq., F. J. C., F. C. S., gav følgende Resultat:



Kedlers og deres Fyrsteders Fortæring ved Dannelsen af Oliestoffer, Kobber og andre fortærende Stoffer i Fødevandet, turde være tilstrækkelig bekendt, saa vel som at disse Stoffers Fjernelse ikke alene beskytter Kedlens Plader mod Tæring, men ogsaa derigennem formindsker Kedelstenens Haardhed og Mængde, hvorved Besparelse i Forbrænding ogsaa opnaas, og særlig forlænges jo Kedlens Varighed.

Med Edmiston's Fødevandsfilter, opkaldt efter Opfinderen, Mr. J. B. Edmiston, Superintendent Marine Engineer, Liverpool, er der opnaaet særdeles gode Resultater; den er kompakt, let at efterse, optager ringe Plads, er stærk og af solid Konstruktion; den har nedenstaaende Form:

- |                          |                                 |
|--------------------------|---------------------------------|
| 1. Hovedrør.             | 6 Trykmaaler.                   |
| 2. T-Stykke.             | 7. Vindkedel.                   |
| 3. Ventil til Siderøret. | 8. Aftapningshane for Bundfald. |
| 4. Gennemgangsventil.    | 9. do. for Olie.                |
| 5. Filteret.             | 10. Siderøret.                  |

Fedt- og Talgstoffer . . . . .	10,00 %
Andre organiske Stoffer og Mineralier . .	41,66 %
Jærn-Iter . . . . .	30,50 %
Kobber . . . . .	1,50 %
Fint Sand . . . . .	5,90 %
Magnesia . . . . .	1,99 %
Vand . . . . .	8,28 %
	100,00 %

Filteret kan aabnes, renses og lukkes igen paa 20 Minutter, det er prøvet med et Tryk af fra 1200 til 2200 lbs. pr.  $\square$ ", og over 180 Tons Vand kan pr. Dag passere gennem Filtre af Middelstørrelse.

Til yderligere Supplering af disse Oplysninger kunne vi meddele, at et komplet Filter staar til nøjere Eftersyn for enhver, hvem Sagen maatte interessere, paa Fred. Stieltjes & Co's Kontor, Bredgade 43.

## Damp som Slukningsmiddel.

I Anledning af Overrækkelsen af Hædersgaver til Kaptajnen og Officererne paa Dampskibet »Ferndene« paa Grund af det Mod og den Konduite, de havde udvist, da der paa Rejsen fra Galveston til Hull udbrød Ild i Ladningen, der bestod af Bomuldsballe, udtalte Mr. Godden, Ekspert for Liverpools Bjergnings Selskab, sig om Dampens Virkning som Slukningsmiddel.

S. S. Ferndene forlod Galveston afvigte 5te November med en Ladning, der bestod af 6400 Bomuldsballe, bestemt for Hull. Dagen efter Afgangen opdagedes der Ild i Nr. 3 Lasterum. Kaptajnen lod straks Damp lede ind i Lasterummet, og bestemte sig til at holde af for Norfolk (Virginia) hvor han ankom den 14de. I Følge de lokale Avtoriteters Ordre blev Nr. 3 Lasterum sat under Vand, hvorved 1800 Balle blev havarede. Naar dette Resultat, vedblev Mr. Godden, ikke var særlig tilfredsstillende var Skylden i al Fald ikke Kaptajnens. Den 20de November forlod Ferndene Norfolk for at gaa til Stornoway for Ordre. Tre Dage efter Afgangen udbrød der Ild i Nr. 2 Lasterum paa Mellemdækket. Damp blev uopholdelig ledet ind, og endskønt Kaptajnen blev opfordret af Mandskabet til at holde af for St. John, bestemte han sig dog efter Samraad med Officererne til at fortsætte Rejsen, indtil han naaede en Havn, hvor Ilden kunde blive slukket. Der blev vedblivende ledet Damp ind i Lasterummet og Ilden paa denne Maade holdt dæmpet. Den 27de bestemte Kaptajnen sig til at gaa til Liverpool, da han derved holdt sig i Dampskibsruten, og kunde vente at faa Assistance i det Tilfælde at Ilden fik Overhaand. Den 5te Decomber ankom Skibet

til Liverpool, og Slukningsarbejdet blev her overtaget og udført af Liverpools Bjergningsselskab, med det Resultat, at kun 200 Balle blev beskadigede, hvilket var ensbetydende med en enorm Besparelse for Assurandørerne.

Mr. Godden udtalte dernæst, at det her havde vist sig, at i det Tilfælde at der udbrød Ild i Ladningen til Søs, saa var det den sikreste Fremgangsmaade at lede Damp ind i Lasterummet. Uagtet Ilden ikke derved blev slukket, saa blev den dog saa meget dæmpet, at den kun ulmede uden at kunne komme til Udbrud. I dette Tilfælde var der forløbet 20 Dage fra Ilden blev opdaget og til Lugerne blev aabnede den 20de Decomber, hvilket beviste, at naar der vedblivende blev ledet Damp ind, saa blev hele Lasterummet gennemtrængt deraf, Temperaturen blev lavere og Ilden dæmpet. For at slukke Ilden med Vand, var det nødvendigt at oversvømme hele Rummet, men Erfaringen fra Ferndene havde vist, at Anvendelsen af Damp gjorde det muligt at losse de ubeskadigede Balle i de andre Lasterum, førend man aabnede Lugerne i det Lasterum, hvor Ilden var udbrudt. Kaptajnen havde handlet med Klogskab og sund Sands ved vedblivende at lede Damp ind i Rummet og saaledes holde Ilden under Kontrol, i Stedet for at forsøge paa at slukke Ilden med Vand, hvorved han utvivlsomt vilde have beskadiget over 2000 Balle i det underste Rum.

Vi undlade ikke at gøre vor Læsere bekendt med dette Tilfælde, navnlig da saa vidt os bekendt ingen, eller i alt Fald kun ganske enkelte danske Skibe ere forsynede med Ledninger til at føre Damp ind i Lasterummene.

### Spørgsmaal og Svar.

Hr. Kaptajn i Flaaden C. Trolle har i Bladet af 12. Jan. ved sin Tabel over Resultaterne, indvundne paa S'S »Hauch« Togt i 93, paavist, at Dampere ved at benytte Sejl vilde opnaa den største Kulbesparelse i det Tilfælde, hvor Reduktionen af Maskinens Omdrejninger er størst, hvilket ogsaa er overensstemmende med Tabellen undtagen ved de med \* mærkede Prøver 5 & 7. —

1) Hvad har imidlertid Grunden været til, at der ved Prøve Nr. 1 ved at formindske Omdrejningenes Antal med 40% kun opnaaedes 62% Besparelse, medens der ved Prøve Nr. 8 med en Formindskelse af 20% opnaaedes det fordelagtigere Resultat af 73%?

2) Hvad forstås ved »Lagget Fart i Knob«?

3a) Har Hr. Ingeniør Vogts patenterede System været Genstand for Omtale og Tegning heraf været gengivet tidligere her i Bladet? b) I saa Fald, i hvilket Nummer? c) eller vil det senere blive optaget?

ad. 1) Vindstyrken har aabenbart været forskellig i de to Tilfælde; da Vindens Arbejdsevne vokser med Kubus af dens Hastighed, vil f. Eks. en flov og en stiv Bramsejlskuling give en Variation, der i Forbindelse med en større Indfaldsvinkel i Sejlene ved Nr. 8 vil forklare Aarsagen til det fordelagtigere Resultat. Forøvrigt har Kapt. Trolle udtrykkelig fremhævet, at man ikke direkte turde sammenligne de forskellige Prøver indbyrdes.

ad. 2) »Lagget« læs »Logget« (rettet i Dansk Søfartstid. Nr. 17).

ad. 3a og b. Det var kortelig omtalt i Nr. 5.

c) Eventuelt i Foråret, naar der foreligger Resultater af Prøverne med det nye Sejlssystem ombord i »Hauch«.

### Fra Sø og Land.

Vi henlede Opmærksomheden paa omstaaende Annonce om Skoleskibet »Georg Stages« forestaaende Togt.

Dødsfald. Sekretæren i Selskabet »De norske Fiskeriers Fremme« Sophus Buch er afgaaet ved Døden. Den Af-døde redigerede »Norsk Fiskeritidende« og har arrangeret de norske Fiskeriudstillinger paa Verdensudstillingerne i Paris og Chicago.

Loven om danske Skibes Registrering. I Henhold til § 68 i Lov om danske Skibes Registrering m. m. af 1ste April 1892 har Justitsministeriet bestemt, at de for Overtrædelse af denne Lov eller dertil sig sluttende Anordninger paalagte Bøder skulle, for saa vidt det paagældende Skib er hjemmehørende paa Færøerne, indtil videre tilfalde Foreningen for Forulykkedes Efterladte samme Steds.

Der er afgaaet følgende Skrivelse fra Justitsministeriet til Generaldirektoratet for Skattevæsenet.

Med behagelig Skrivelse af 18de Oktober 1893 har Generaldirektoratet for Skattevæsenet tilstillet Justitsministeriet en af Hovedkontoret for Skibes Maaling og Registrering indsendt Skrivelse, hvori den retskyndige Registratør ved bemeldte Kontor forespørger, hvorledes der med Hensyn til Anvendelsen af §§ 29 og 71 i Lov af 1ste April 1892 om danske Skibes Registrering m. m. vil være at forholde med Bestemmelsen af et Partrederis Hjemsted.

Foranlediget heraf skal man, næst at bemærke, at Ministeriet med Registratør er enig i, at Partrederiets Hjemsted i de Tilfælde, hvor der er valgt en særlig Bestyrelse, vil være at bestemme efter Lovens § 4. II. 3, tjenstligst melde, at for



de Partrederiers Vedkommende, der ikke have valgt en særlig Bestyrelse, bliver den bestyrende Reders Hjemsted at betragte som Redericts Hjemsted.

En isbrydende Skruedampfærge, der har faaet Navnet »Jylland«, og er bestemt til Farten over Storebælt under Isforhold, er i Lørdags bleven sat i Vandet fra Burmeister & Wains Værft paa Refshaleøen. Skibet er 180 Fod langt, 36 Fod bredt, (over Vingerne 48 Fod), og 19 Fod 2 Tommer dybt; det er bygget af Staal til Bureau Veritas højeste Klasse, og meget stærkt i Henhold til sin særlige Bestemmelse som Isbryder. Det er ligesom de andre Færger paa Storebælt forsynet med to Skinnespor til Jernbanevogne, samt med alle fornødne Bekvemmeligheder for Passagerer. Maskineriet er en Høj- og Lavtryksmaskine paa 1000 indicerede Hestes Kraft.

Der er i Aaret 1893 anmeldt følgende Antal Søskader paa Skibe tilhørende alle Nationer:

	Total Forlis		Beskadigelser		Samlet Antal					
	Dampere	Sejlere	Dampskib	Sejlskib						
Stranding . . . . .	110	98	483	411	657	730	646	657	1896	1896
Kollision . . . . .	42	34	55	60	720	750	518	601	1335	1445
Nedhavn . . . . .	—	—	1	1	604	545	935	701	1540	1247
Besk. af Is . . . . .	11	1	7	2	195	26	41	14	254	43
Besk. af Ild . . . . .	17	16	26	28	122	143	44	53	209	240
Besk. af haardt Vejr	—	—	—	—	323	244	504	389	827	633
Forskellige Aarsager	3	1	1	3	260	310	120	151	384	465
Bortfølelse . . . . .	13	11	76	81	—	—	—	—	89	92
Kæntning . . . . .	1	2	15	10	—	—	10	11	26	23
Sunket . . . . .	24	14	77	62	8	11	6	4	115	91
Forladte . . . . .	3	4	130	92	2	—	32	23	167	119
Kondemnation . . . . .	4	1	98	89	—	—	—	—	102	90
Til sammen . . . . .	228	182	969	839	2891	2759	2856	2604	6944	6384

Skonnerten »Otto« af Rudkjøbing, fra hvilken man ikke har havt nogen som helst Efterretning siden Oktober Maaned i Fjor, er nu rapporteret, idet Skibet den 5te ds. laa sejlfærdig i Rejkjavik for at gaa til en anden islandsk Plads for at komplettere Ladningen.

Den russiske frivillige Flaade, som allerede ejer 8 store Dampere, lader for Tiden bygge 2 store ny Hurtigdampere, nemlig, foruden det store Skib hos Burmeister & Wain, endvidere en lignende stor Damper paa et Skibsværft i England.

De ny Skibe blive paa 4000 Tons, 350 Fods Længde, 43 Fods Brede og 20 Fods Dybgaende og skulle have en Hurtighed af 20 Knob med 3000 Hestes Kraft.

Med Isbryderen »Tyr«, bygget af Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri paa Bestilling af de danske Stats-

baner, foretoges i Lørdags officiel Prøvetur i Sundet, der i enhver Henseende forløb til de ombordværende Sagkyndiges fulde Tilfredshed.

Skibet, der er bygget helt af Staal til Bureau Veritas højeste Klasse, er af følgende Dimensioner engelsk Maal:

Længde mellem Perpendikulæerne 136'—0".  
 Største Brede paa Spanterne . . . 35'—0".  
 Dybde i Rummet . . . . . 14'—9".

»Tyr«, der er bestemt for og bygget med særligt Hensyn til Isbrydning i Storebælt, er til dette Øjemed forsynet med 3 store Vandtanks, ved Hjælp af hvilke Skibet i meget kort Tid kan lempes til det mest passende Dybgaende, ligeledes er det forsynet med specielle Davidder for at kunne optage Isbaade under Isforhold.

Af Spil er Skibet udrustet med Dampankerspil og Dampvarpespil samt Patent Styreapparat. Agter findes Herre- og Damesalon for første og anden Klasses Passagerer, smukt udstyrede i hvid Lakering med Forgyldning, paa Dækket Røgesalon og Damesalon med smagfuldt dekorerede Vægfyldninger, samt forude Herre- og Damekahyt for 3die Klasses Passagerer og Rum for Ismandskab.

Agterstævn og Ror til dette Skib ere af svensk Støbstaal af særlig stærk Konstruktion, ligesom der til Bygningen i det Hele taget er anvendt Materiale af særlig svære Dimensioner.

Maskinen er Høj- og Lavtryks Overflade-Kondensations-Maskine af 1000 indicerede Hestes Kraft under normal Gang. Farten 12 Mil i Timen.

Efter tilendebragt Prøvetur overtoges Skibet paa Generaldirektørens Vegne af Kommitteret ved de danske Statsbaner Hr. Afdelingschef F. J. H. Haarlov. Prøveturen overværedes desuden af Søfartsafdelingens Chef Hr. C. F. Jespersen med Inspektører samt af Hr. Direktør Nielsen, der har været Kontrollerende ved Skibets Bygning.

## Havarier, Forlis m. m.

Damper »Envay«, Kapt. Taylor, af og fra Hull til Reval med Stykgods, grundstødte paa Saltholmen, bragtes flot af »Kattegat«, efter at en Del af Ladningen var losset i Lægtene; Skibet gik derefter ind paa Reden, hvor Lasten igen indtoges, og fortsatte ubeskadiget Rejsen.

Bark »Fiona« af Svendborg, som er indbugseret til Christianssand paa Rejse fra Leith med Kul, har havt forfærdeligt Vejr i Nordsøen; Storrigningen gik overbord, Baadene knustes, og Skibet led anden Skade. (R. B.)

Britisk Bark »Port Yarrock«, paa Rejse fra Santa Rosalia til Queenstown, strandede i Brandon Bugten, 25 Mennesker druknede. (R. B.)

Damper »Precurseur«, Kapt Key, af Hull, grundstødte paa Stubben og bragtes flot af »Kattegat«; fortsatte Rejsen ubeskadiget.

Svensk Brigantine »William«, fra Stockholm til Neath, er strandet i Nærheden af Roscastle paa Cornwalls Kyst. Hele Mandskabet, undtagen Styrmanden, druknede.

Thingvalladamperen »Island«. Kaptajn Skjødt telegraferer fra Greenock til Thingvallaselskabet den 30te Januar: »Island« ligger her. Skibet led Havari Lørdag den 27de Januar paa 57 Graders nordlig Brede, 22 Graders vestlig Længde. Efterat have ligget underdrejet i otte Timer mod en Storm af Nordvest, rantes Skibet Kl. 5 om Morgenen af en svær Sø paa Styrbords Side. Søen rev Dæksalonen, Skylightet, flere Luger, to Baade agter, Davitter, Styrehjul og Bagbordsmeserigning bort og ødelagde Gelænderet agter paa Styrbords Side. Salonen blev fyldt med Vand og Møblerne ødelagte. Ogsaa Proviantbeholdningen blev ødelagt af Vand. Jeg anser Ladningen for ubeskadiget, og Skibets Skrog har

har intet lidt. Sømand Jacob Olsen blev skyllet overbord. Passagererne befinde sig alle vel.

Skonnertbrig »Christine« af Rudkjøbing, der har været paa Grund udfor Røfløyer, paa Langeland, er nu bragt flot af Dykkerdamperen »Helsingør« og bugseret til Rudkjøbing Havn. Naar den er losset, skal den kølhales og efterses.

## Søulykkerne.

Vi have fra Bornholm modtaget Anmodning om at henlede Opmærksomheden paa den store Nød, som er fremkaldt ved de sørgelige Ulykker, der i Vinter have ramt Fiskerbefolkningen derovre. I December Maaned forulykkede to Fiskere af Helligpeder, og de efterlode sig 2 Enker og 12 uforsørgede Børn. Samtidig indløber der fra andre af Landets Egne Efterretninger om nye Søulykker,

og særlig Marstal er, som allerede omtalt i dette Blads Nr 15, bleven ramt haardt, idet mellem 20 og 30 Mænd ere omkomne paa Søen, efterladende mange Enker og Børn. Vi anmode derfor indtrængende vore Læsere om at yde Bidrag til de Indsamlinger, der ere satte i Gang, for at afhjælpe Noden. Vi ere villige til at modtage Bidrag og indsende dem til en af Indsamlingskomiteerne.

De mange Søulykker i Vinter have jo iøvrigt fremkaldt Planer om Oprettelsen af et Fond til Stotte for forulykkede Fiskeres Efterlode, og Bestyrelsen for »Dansk Fiskeriforening« tænker i en ikke fjern Fremtid at bringe Sagen frem for Offentligheden. Der er ingen Tvivl om, at den fra alle Sider vil blive omfattet med varm Sympathi; at dens Gennemførelse vil være forbundet med en Del praktiske Vanskeligheder, er vel imidlertid sikkert nok, og vi tro det derfor gavnligt, at Sagen allerede nu bliver draget frem til Diskussion. Vi skulle derfor i vort næste Nummer fremsætte nogle Betragtninger om denne Sag, der har saa megen Betydning baade for Søfolk og Fiskere.

## Øvelsesskib for unge Sømænd, der have bestaaet Styrmandseksamen.

(Fortsat).

Som Eksaminerne nu faldt, vilde det for nogle Elever forarsage et Ophold i deres Uddannelse, men herved var næppe noget at gøre. Paa den anden Side kunde man vel heller ikke fordre, at enhver Styrmand skulde gennemgaa et saadant Kursus.

Schwartz sympatiserede i høj Grad med Tanken i Navigationsdirektørens Forslag. Et Dampskib vilde give den store Fordel at Eleverne kunde beskæftiges i Maskinrummet og saaledes faa nogen praktisk Indsigt, saa de ikke skulde nøjes med den tørre Teori: det var jo saaledes nu, at det var sjældent, Folk fra Dækket kunde faa Lov til at se noget videre af Maskinen.

Kapt. Holm havde i lang Tid arbejdet for denne Sag, om end paa en noget anden Maade, idet han nærmest havde tænkt sig et stationært Skoleskib, altsaa en Skole i praktisk Retning; den ved Forslaget antydede Ordning maatte anses for særdeles heldig. I Amerika havde man nu 3 saadanne sejlede Skoleskibe, men Ordningen var dog der noget anderledes, idet man optog Begyndere og uddannede dem i Sømandskab og Navigation. Dette Skib skulde derimod uddanne Befalingsmænd, og det var vel ogsaa det eneste, man kunde overkomme her i Landet, men det var nødvendigt, thi mangen Skipper havde erfaret, at en ung Styrmand ofte end ikke havde Anelse om at passe en Vagt. Han vilde forespørge Navigationsdirektøren, om det skulde være et Skib med Ræer (Navigationsdir.: ja, med Ræer paa Fortoppen) og forøvrigt vilde han anse Kom. Jespersens Forslag, at Skibet skulde være et Damp- og Jærnskip, som det bedste.

Rasch opstillede det Spørgsmaal, om Sømandsstanden virkelig var gaaet tilbage, og hvad Grunden var dertil. Med Hensyn til det første kunde han indrømme, at det var rigtigt, hvad Splidning og Knobning angik, men det spillede efter Haanden en mindre og mindre Rolle. Grunden dertil var den, at Skipperne og Styrmandene negligere deres Pligt at opdrage Drengene, og at Rederne gennemgaaende lade Skibene sejle med Drengene — hvor man før havde en Besætning af 5 Mænd og 2 Drengene, holdt man nu 2 Mænd og 4 Drengene — og saa længe saadant bestaar, er det næsten uoverkommeligt for Skipperne og Styrmandene at opdrage Drengene. Han var bange for at lave alle disse Nødaanstalter. Snarere skulde der arbejdes paa at bevæge Skipperne og Styrmandene til at

opdrage Drengene mere, saa vilde det hjælpe. Han sympatiserede i det Hele taget ikke for Dreng-Uddannelsesanstalter, som f. Eks. »Georg Stage«, og en Skole, som paa-tænkte oprettet paa Fanø. Lignende Institutioner i England vare ikke blevne til som vore, men for at bjærge forældreløse og forsømte Drengene. Man burde heller ikke bibringe Folk den Tro, at Navigationen var en saa forfærdelig stor Kunst. Endvidere burde det undersøges, om Udbyttet stod i rimeligt Forhold til Bekostningen, et Forhold, han f. Eks. ikke kunde se med »Georg Stage«. Man skulde lære en Dreng at bjærge et Sejl med ringe Hjælp, men dette læres ikke i »Georg Stage«. — Naar en fuldt udviklet Matros gaar som Styrmand i Sejlskibe f. Eks. paa Nord- og Østersøen, da er den Navigation, han kommer til at bruge, kun meget simpel, og kommer han i Dampskib, begynder han som Anden-Styrmand, men han faar da sjældent Lov til at navigere; naar Skipperen imidlertid her gjorde sin Pligt, kunde den unge Styrmand let dygtiggøres til at blive Første-Styrmand, og den antydede Nødhjælp kunde da undgaaes. I og for sig var Forslaget nok godt, men et Spørgsmaal var det, om Udbyttet vilde staa i rimeligt Forhold til Bekostningen. Et Dampskib kunde være godt af Hensyn til Deviationsundersøgelse, men Maskinøvelser burde ikke holdes; derimod lærtes andre Øvelser, Baadudsættelse, Nødrigning, Nødror, bedst i Sejlskib.

Tuxen sympatiserede med Forslaget. Ingen kunde bevæge Skipperne og Styrmandene til at gøre deres Pligt i den antydede Retning, men i et Øvelsesskib kunde man naa saadant Maal. Et Damp- og Jærnskip vilde være det bedste, naar det samtidig havde fuld Sejlkraft. Som en anden Fordel ved Planen paa pegede han, at Navigationslærere kunde komme med og derved se Teorien udført i Praxis. Udgiften vedkom ikke os, og de fornødne Midler kom nok, naar det viste sig, at Øjemedet var godt. Det foreliggende Forslag ansaa han kun som en Begyndelse og ønskede, at det maatte blive gennemført.

Kapt. Holm mente, at Rasch var lidt urimelig overfor Befalingsmændene om Bord. Grunden til Tilbagegangen i Sømandskab ligger i Forholdenes Natur. Før havde Skibene mere Tid til Skibsarbejder, længere Ophold i Havn, under hvilke kunde udføres Arbejder med Rigningen, som man nu ikke giver sig Tid til, men lader udføre af Riggere i Land.

Men det vigtigste var dog, at den Befalingsmand, der skulde lære andre, selv kunde noget, og hertil vilde Øvelsesskibet hjælpe.

Grube vilde bemærke om Beskyldningen mod Skippere og Styrmand, at den ikke kunde ramme dem i Skibene fra Marstal, hvor man gjorde alt muligt for at opdrage Drengene. Det var imidlertid vanskeligt at gøre nok; Skibene kunde ikke der paa Stedet faa tilstrækkeligt Mandskab men maatte forskrive fremmede Folk, og undertiden kom der Folk, Smedesvende, Arbejdsmand, der ikke kunde præstere, hvad de lode sig antage til, og man kunde ikke undres over, at Skippere og Styrmand ikke kunde og vilde opdrage paa slige Folk. Forslaget forekom ham som en god og sund Tanke, kun maatte den indføres uden Tvang. Naar Sømanden imidlertid horte, at Redere vilde kræve Attest for, at en Skole som den foreslaede var gennemgaaet, og at altsaa Opholdet om Bord i Øvelsesskibet vilde kunne være en anbefaling for ham, kom han nok.

Schwartz vilde bemærke, at det ikke var hans Mening, at Styrmandene skulde uddannes til Maskinmestre, kun at de skulde se udført i Praksis, hvad de havde lært i Teori.

Bidstrup forespurgte, om ikke Elever kunde melde sig til Skibet naar som helst og ikke blot lige efter bestaaet Eksamen (Navigationsdirektøren: Jo!). Han kunde ikke tro paa Tilbagegangen hos Sømandsstanden. Resultaterne: Rejserne, Tifælde af Sammenstød o. lign., viste det ikke. Sømanden var nu lige saa god som før, men man krævede ikke det samme af ham. Han kunde heller ikke sige, at Forholdet mellem Skipper, Styrmand og Folk om Bord var slettere end før.

Rasch mente, at i Forhold til Navigationslærernes Gavn af Besøg paa Skibet vilde dette blive for bekosteligt; det var da bedre at lade dem rejse med Passagerskibe med nye og mange Instrumenter. At tage Rigning ned brugtes ikke nu med Jernrigning. Han vilde hævde, at han som Styrmand aldrig havde savnet Tid og Lejlighed til at tage sig af Drengene. Som Regel gik det imidlertid den stik modsatte Vej. Forholdet om Bord var vel nok noget bedre end tidligere, men ikke nær godt nok; der manglede en gennemgaaende Tanke og Forsøg fra de overordnede Side paa at være noget for Besætningen i sædelig og moralsk Henseende, og der findes fremdeles to forskellige Lejre, for og agter. — Han kunde ikke indse, at Kaptajnen ikke om Bord i en Damp kunde faa at se, hvorledes Maskinen arbejdede. Forøvrigt kunde han ønske Mesteren en noget mere selvstændig Stilling. Han kunde fremdeles ikke se, at Udbyttet af et Øvelsesskib stod i Forhold til Bekostningen, og var meget bange bange for, at man væltede Ansvaret for Sømandsuddannelsen bort fra de Skuldre, det bestemt maatte hvile paa, det er Sømanden selv, særlig de overordnede og Rederne. Det var absolut uheldigt at vænne Sømanden til at gaa i Rullestol hele Livet igennem.

(Fortsættes).

## Skibsefterretninger.

### Dampskibe.

#### Det forenede Dampskibsselskab.

Alexander III, Rabe, ankom 30. Jan. til Constantinopel; bestemt til Batoum & Odessa. — A. N. Hansen, Thiedemann, afgik 30. Jan. fra Tansgom til Denis. Malaga. Cadiz. — Antwerpen. Caroc, afgik 24. Jan. fra Antwerpen til Levanten og Sortehavet. — Castor, Kruse afgik 28. Jan. fra Riga til Kbhvn., Antwerpen. — Chr. Broberg, Gotsche, afgik 27. Jan. fra Gibraltar til Barcelona og Italien. — Douro, Brabrand, ankom 31. Jan. til Kbhvn., bestemt til London og Portugal. — Georgios I, Rohde, ankom 25. Jan. til Antwerpen, bestemt til Sortehavet. — J. C. Jacobsen, Bech, afgik 27. Jan. fra Newcastle til Marseille og Spanien. — Kiew, Rasmussen, afgik 26. Jan. fra Messina til London og Kbhvn. — Kursk, C. de V. Staal, ankom 28. Jan. til Kbhvn., bestemt til Libau. — Leopold II, Jespersen, afgik 26. Jan. fra Gibraltar til Kbhvn. — L. P. Holmblad, Ingerslev, ankom 26. Jan. til Odessa. — O. B. Suhr,

Koch, ankom 24. Jan. til Reval. — Omsk, Kihl, afgik 29. Jan. fra Odessa til Kbhvn. — Tejo, Fenger, afgik 26. Jan. fra Lisabon til Bordeaux og Havre. — Tomsk, Petersen, ankom 27. Jan. til Kbhvn., bestemt til Reval.

Constantin, Fenger, ankom 27. Jan. til Kbhvn. — Esbern Snare, Sørensen, ankom 30. Jan. til Newcastle. — Esbjerg, Bentzen, ankom 30. Jan. til Leith. — Georg, Nielsen, ankom 29. Jan. til Newcastle. — Knuthenborg, Hansen, afgik 30. Jan. fra Nykjøbing F. til Newcastle via Horsens og Aalborg. — Kronen, Petersen, ankom 26. Jan. til Odense. — Storebelt, Güllich, ankom 27. Jan. til Aarhus. — Union, Bloch, afgik 31. Jan. fra Odense til Leith via Aarhus og Aalborg. — Eos, Mattsson, ankom 29. Jan. til Grimsby.

Aarhus, Thøgersen, afgik 31. Jan. fra Stettin til Kbhvn. og Göteborg. — Anglo Dane, Petersen, afgik 30. Jan. fra Libau til Kbhvn. og Antwerpen. — Axelhuus, Goll, afgik 31. Jan. fra Stettin til Kbhvn. og Vestnorge. — Baron Stjernblad, Michelsen, afgik 31. Jan. fra Kbhvn. til Pillau. — Botnia, Holm, afgik 31. Jan. fra Kbhvn. til Hangø. — Char-kow, Fischer, afgik 29. Jan. fra Kbhvn. til Hull. — Christian IX, Møllerup, ankom 30. Jan. til Kbhvn., bestemt til London. — Christianssund, Jensen, afgik 1. Febr. fra Stettin til Christiania. — Dagmar, Hansen, ankom 29. Jan. til Newcastle, bestemt til Korsør. — Douro, Jacobsen, afgik 31. Jan. fra Kbhvn. til London. — Frederik, Harboe, 30. Jan. pass. Skagen, bestemt til Hull. — Jolantha, Hansen, ankom 25. Jan. til Hamburg. — Kasan, Thomsen, ankom 30. Jan. til London, bestemt til Kbhvn. og Königsberg. — Laura, Christiansen, afgik 21. Jan. fra Granton til Færøerne og Island. — Libau, Andersen, afgik 27. Jan. fra Kbhvn. til Hamburg. — Louise, Brabrand, ankom 29. Jan. til Pillau, bestemt til Hull. — Minsk, Olsen, ankom 28. Jan. til Hamburg, bestemt til Danzig. — Morsø, Lind, afgik 25. Jan. fra Kbhvn. til Hull. — Moskov, Petersen, ankom 29. Jan. til Kbhvn., bestemt til Antwerpen. — Nidaros, Nielsen, afgik 30. Jan. fra Bergen til Trondhjem. — Nishnij Novgorod, Harder, afgik 26. Jan. fra Kbhvn. til Antwerpen. — Nordjylland, Jensen, ankom 30. Jan. til Libau. — Odin, Frisenette, afgik 29. Jan. fra Pillau til Esbjerg. — Olga, Norden, ankom 27. Jan. til Kbhvn., bestemt til Pillau. — Perm, Christensen, ankom 27. Jan. til Libau, bestemt til Kbhvn. og London. — Pregel, Egediusen, ankom 28. Jan. til Libau, bestemt til Hull. — Romny, Andersen, ankom 31. Jan. til Kbhvn., bestemt til Libau. — Thyra, Garde, afgik 31. Jan. fra Korsør til Pillau. — Tula, Paaske, ankom 28. Jan. til Danzig, bestemt til Kbhvn. og Hamburg. — Valdemar, Sørensen, 31. Jan. pass. Hanstholm, bestemt til Kbhvn. og Libau. — Vendsyssel, Sørensen, afgik 27. Jan. fra Kbhvn. til London. — Viking, Jørgensen, afgik 30. Jan. fra Kbhvn. til Liverpool og Manchester.

### Dannebrog.

Amalienborg, Fischer, afgik fra Reval 30. Jan. til London. — Christiansborg, Ewaldsen, ankom til Reval 29. Jan. — Fredensborg, van Deurs, ankom til Riga 30. Jan. — Frederiksborg, Hartmann, afgik fra Newcastle 30. Jan. til Reval. — Rosenborg, Schultz, afgik fra Reval 27. Jan. til London.

### Carl, Skjold, Gorm.

Dan, Kræmer, afgik fra Libau 26. Jan. til London. — Danmark, Heintzelmann, afgik fra Reval 21. Jan., ankom til London 30. Jan. — Erik, Wrisberg, afgik fra Antwerpen 28. Jan. til Libau. — Frode, Christensen, afgik fra Libau 19. Jan., ankom til Rouen 25. Jan. — Gorm, Jørgensen, afgik fra London 31. Jan. til Cardiff. — Knud, Jørgensen, afgik fra Libau 29. Jan. til London. — Magnus, Aaris, afgik fra Blyth 26. Jan., ankom til Kbhvn. 29. Jan. — Olaf, Risø, afgik fra Blyth 27. Jan. ankom til Kbhvn. 31. Jan. — Skjold, Jensen, afgik fra Newcastle 26. Jan. til Aarhus. — Svend, Schmidt, afgik fra Libau 26. Jan. til Rouen. — Volmer, Jørgensen, afgik fra Rouen 28. Jan., ankom til Burntisland 31. Jan.

### Kjøbenhavn.

Carl Heckscher, Petersen, afgik fra Kbhvn. 31. Jan. til Reval. — Fyen, Petersen, ankom til London 31. Jan. — Hafnia, Neergaard, afgik fra Ghent 25. Jan., ankom til Reval 31. Jan. — Jylland, Starck, afgik fra Kbhvn. 29. Jan., ankom til Libau 31. Jan. — Russia, Rasmussen, afgik fra Riga 26. Jan. til Belfast. — Sjælland, Hansen, afgik fra Libau 26. Jan. til London.

### Østersøen.

Ella, Rasmussen, ankom til Hull 30. Jan., afgik 31. til Marstrand. — Yrsa, Larsen, afgik fra Grimsby 28. Jan. til Helsingør.

**Nordsøen.**

England, Hansen, ankom til Kbhvn. 27. Jan. — Holland, Jensen, afgik fra Rotterdam 30. Jan. til Grangemouth. — Rusland, Schmidt afgik fra London 30. Jan. til Newcastle. — Skotland, Albrechtsen, afgik fra Boness 30. Jan. til Masnedsund. — Swarland, Pii, afgik fra Libau 30. Jan. til Southampton. — Tydskland, Svendsen, afgik fra Kalmar 24. Jan. til Rouen.

**Thingvalla.**

Island, Skjødt, afgik fra Christianssand 20. Jan. til New-York; indkommen til Greenock 30. Jan. med en Del ovenbords Skade. — Norge, Knudsen, afgik fra Kbhvn. 30. Jan. til New-York, ankom til Christiania 31. Jan. — Thingvalla, Berentzen, afgik fra New-York 27. Jan. til Kbhvn.

**Jydsk-engelske Dampskibsselskab, Aarhus.**

Hengest, Bager, afgik fra Aarhus 25. Jan., ankom til Newcastle 30. Jan. — Octa, Enemark, afgik fra Gøteborg 25. Jan., ankom til Newcastle 31. Jan. — Orrik, Erichsen, afgaaet fra Newcastle, ankom til Gøteborg 28. Jan.

**J. Lauritzen, Esbjerg.**

Nerma, Degn, ankom til Methil 25. Jan., afgik 26., ankom til Frederikshavn 29. Jan. — Nordsøen, Meinertz, ankom til Blyth 25. Jan., afgik 31. til Esbjerg.

**Det helsingørske Dampskibsselskab.**

Dana, Larsen, afgik fra Libau 27. Jan. til London. — Kronborg, Krohn, afgik fra Rouen 28. Jan., ankom til Grangemouth 31. Jan.

**Sejlskibe.****Thurø, H. A. Hansen.**

Eliezer, Jensen, afgik fra Langøre 25. Jan. til Antwerpen. — Hertha, Knudsen, afgik fra Horsens 19. Jan., ankom til

Christiania 23. Jan. — Venus, Jensen, afgik fra Lissabon 20. Jan. til Vlaardingen.

**Fragtberetninger.**

D'Hrr. N. Johansen & Dahl, Liverpool, meddeler os under 27. Januar.

Udfragterne har i forløbne Uge været uden Aktivitet. Returfragterne fra Vestkysten Syd-Amerika var fastere, hvilket ligeledes var Tilfælde fra San Francisco, Tacoma & Portland.

Fra Rivers Parana & Plata mærkedes lidt Flovhed. Ost Indie Markedet var stille og tildels forstyrret ved Rapporter om Forandring i det østindiske Pengesystem.

Følgende Sejlskibs Befragtninger rapporteres: Cardiff til Cape Town 11/9 à 12/—. Iquique 10/6, Santa Monica 15/—. Port Pirie, Kokes à 15/— Swansea til San Francisco 11/6.

Pensacola til U. K. Cont. 90/— à 92/6, Jamaica 28/— à 30/, Laguna 30/— à 40/—, Savannah & c. til U. K. — Cont. Kanalen for Ordre 2/3 à 2/6 + 5<sup>o</sup>/<sub>0</sub> & 3/6 à 3/9 + 5<sup>o</sup>/<sub>0</sub>. 3 pence mindre hvis direct. For Planker til U. K. er sluttet à 40/— fra Pictou N. S., Bayverte à 41/3.

San Francisco til U. K. — Cont. 26/6, ingen Reduktion. Tacoma 32/6, prompt Lastning. Portland 35/3 Vestkysten Syd-Amerika for Hvede 25/—, fra Talcahuano 800 Reg. Skib 25/6.

Buenos Ayres 20/—, Option Bahia Blanca 21/—. Newcastle N. S. W. til San Francisco 14/6, og til San Francisco & videre til U. K. — Cont. 41/6, minus 1/3; Slutning October Afskibning. Wallaroo til U. K. — Cont. 28/9.

Calcuttatil Dundee 20/—, Boulogne 20/, San Francisco D. 4.00.

For Dampskibe er sluttet Udfragter fra Cardiff til Kiel à 5/9, Bordeaux 6 frcs. Bilbao 4/6 à 4/9, St. Nazaire 5<sup>1</sup>/<sub>2</sub> frcs., Oporto 5/9, Palermo 6/6, Malta 5/—, Oran 9 frcs., Algiers 8 frcs., Barcelona 10/—, Genua 6/3, Venedig 7/—, Alexandria 5/9, Port Said 6/6, Odessa 6 —, Bombay 7/9, Colombo 10/—, River Plata 8/9, Singapore 10/9 og Retur fra Saigon 30/—. Fra Østkysten er sluttet til Kjøbenhavn à 4/6, Libau 4/6, St. Nazaire 4/3, Bilbao 3/9, Genua 5/6, Savona 5/9.

Retur er sluttet fra Bilbao til Rotterdam 5/9, Tyne 5/—, West-Hartlepool 5/3. — Til U. K. — Cont. fra Sebastopol

**Efterretninger for Søfarende.**

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

**Østersøen, Sundet og Lille Belt.**

Sverig. Södermanlands. Skjærgaard. Afmærkningen i Farvandet fra Ledskärs Fyr til Angu Havn er inddragen.

Rusland. Libau. Ifølge Telegram fra det kgl. Konsulat i Libau er Fyrskibet uden for Libau igen udlagt paa Station.

**Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.**

Tydskland. Elben. Fyrskibene »Schulau«, »Krautsand«, og »Oste-Riff« samt Fyrskibet ved Vraget af »Kestrel« ere igen udlagte.

Holland. Ems. Afmærkningen i Ems er paa Grund af Isgang upaalidelig.

Friesché Zeegat. I Friesche Zeegat ere Stumpønde Nr. 15 og 17 og den rød og sort vandret sribede Kugletønde Nr. 14 med Diamant bortdrevne.

Zeegat van Terschelling. I Stortemelk er Afmærkningen paa Grund af Isgang upaalidelig.

Zuiderzee. Afmærkningen i Zuiderzee og Indløbene til den er paa Grund af Isgang upaalidelig.

Zeegat van Texel. I Westgat, Texelstroom og Schulpen-gat ere flere Tønder bortdrevne og andre mangle Topbetegnelser

Hoek van Holland. Den 14de Februar tændes ved Hoek van Holland to nye Ledefyr:

Bagfyret er et rødt, fast Fyr, der lyser fra N. 19<sup>o</sup> Ø. gennem N. og V. til S. 19<sup>o</sup> V. Flammens Højde: 89 Fod. Linseapparat. Fyret vises fra et 83 Fod højt, rødt, rundt Jerntårn.

Beliggenhed: 51<sup>o</sup> 58' 30" N. Br. 4<sup>o</sup> 8' 1" Ø. Lgd.

Forfyret er et rødt, fast Fyr, der lyser fra N. 10<sup>o</sup> V gennem V. til S. 80<sup>o</sup> V., forsaavidt Dyrerne og Huse ved Hoek van Holland ikke skjule det. Flammens Højde: 32 Fod. Linseapparat. Fyret vises fra et 29 Fod højt, ottekantet Tårn af Sten.

Beliggenhed: 51<sup>o</sup> 58' 35" N. Br. 4<sup>o</sup> 7' 34" Ø. Lgd.

Holdte overet i S. 72<sup>o</sup> Ø. lede Fyrene i Zeegattet og mellem Dæmningerne.

Samtidig slukkes de to røde og de to grønne Ledefyr, som nu tjene til samme Brug.

Zeegat van Goeree. Lystønderne »Bokkegat«, »Køak«, »Kvaden Hoek«, »Ardappelen-gat«, »Meneersche«, »Bienen-gat« og »Nordergat«, ere igen udlagte.

England og Skotland. Signal-Stationerne nedlagte. Lloyds Signal-Stationer ved Cromer og Aldborough samt ved Peter-head ere nedlagte.

Signal-Stationen ved Grimsby er kun til lokalt Brug.

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

Lloyds Signal-Stationer ved St. Ann's head, Wales S.-Kyst, Calf of Man paa Man, Roche point, Irlands S.-Kyst, Tor point, Irlands Ø.-Kyst og Stornoway, Hebriderne, ere nedlagte.

Irland. St. Johns point og Rathlin island. Rattin O'Birne Fyr er nu et Blinkfyr, som viser Et-Blink hver 1/4 Minut. Det viser hvidt Lys fra S. 16<sup>o</sup> V. til N. 51<sup>o</sup> V., rødt Lys over Landet og SØ. for Øen. 54<sup>o</sup> 39' 45" N. Br. 8<sup>o</sup> 49' 50" V. Lgd.

St. Johns point Fyr viser nu rødt Et-Blink hver Minut. 54<sup>o</sup> 13' 30" N. Br. 5<sup>o</sup> 39' 30" V. Lgd.

Omtrent den 1ste Juli 1894 foretoges følgende Forandringer ved Fyrene paa Altacarry head, Rathlin island NØ.-Punt.

Det lave, hvide, faste Fyr slukkes. Det høje Fyrs Lysstyrke forøges. 55<sup>o</sup> 18' 10" N. Br. 6<sup>o</sup> 10' 45" V. Lgd.

**Nordlige Atlanterhav.**

Vrag m. m. i Atlanterhavet. I Atlanterhavet er Vrag m. m. truffen saaledes:

Den 3die Januar. 46<sup>o</sup> 29' N. Br. 7<sup>o</sup> 48' V. Lgd. Vraget af et kobberforhudet Træskib paa c. 700 Tons med Bunden opad. Vraget syntes at have været i Kollision.

Frankrig. Peneff. Den sorte Baake paa Plateau des Mats er beskadiget, saa at den ved Højvande ikke er over Vandet. Den kan ikke istandsættes før end i April 1894.

Concarneau. Om kort Tid forandtes Fyrene ved Concarneau saaledes:

12/—, Taganroa 13 —, Novorossisk 11/6, Sulina 12/3, Odessa 11/6, Alexandria 10/—, Bombay 18/6. — Azoff til Stettin, 2000 Tons 16/3, April/Maj.

Odessa til Kjøbenhavn, Aarhus eller Svendborg 13/—, hvis 2 Lossesteder 13/6, Februar/Marts.

For 4000 Tons Ris er optaget Baad til U. K. — Cont. å 29/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, Option Kjøbenhavn 31 —, Flensborg 31/6, Februar Marts Afskibning.

Philadelphia til C. f. O., 3 —, Februar Afskibning. New Orleans til U. K. — Cont., Oliekager å 21/—, Galveston til Liverpool eller Bremen 40/— pr. Reg. Ton.

D'Hrr. **Holm & Wonsild**, Kjøbenhavn og Lübeck, meddele os den 31. Janr.:

Markedet er fremdeles stille og trods det at Vejret er mildt og Sejladsen uhindret, er Omsætningen mærkværdig lille; det er saaledes ogsaa kun faa Dampere, som kunne holdes i Fart herhjemme.

For Dampere noteres ab.:

Reval. 1 sh. 3 d. London 1 sh. 6 d. Kontinentet 1 sh. 9 d. Bristolkanalen alt Hvedebasis; til Danmark 15/16 Mark paa 2000 Kilos Hvedebasis eller Oliekager.

Libau. Paa Grund af det milde Vejr har Tilbudet af ledig Tonnage været saa rigelig, at det har haft en lille Nedgang i Fragterne til Følge; der noteres saaledes; 1 sh. 3 d. Østkysten af Storbritanien, 1 sh. 6 d. Engelske Kanal, 1 sh. 9 d. til Bristolkanalen, 1 sh. 7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> d. til Nantes eller en god Havn mellem Honfleur og Bordeaux, alt pr. 320 lbs. Havre; for mindre Baade er betalt til Kings Lynn 8/6 å 9/6, til Engelske Canal 9/6 å 10/6 d. pr. Ton Oliekager. Der er Efterspørgsel efter smaa Dampere til god dansk Havn for Februar og/eller Marts Afladning å 14/15 M. pr. 2000 Kilos Rugbasis.

Fra Kongsberg noteres; til Danmark nordligst Aarhus 17/18 Mark pr. 2500 Kilos Rugbasis, til Bristolkanalen 10 sh. pr. Ton Oliekager, til Hangø 7/8 Mark pr. 1000 Kilos Mel.

Fra Danzig noteres specielt flere Klid og Oliekagelaster til Danmark eller Syd-Sverrig 50,55 Pf. pr. 50 Kilos Klid, 30 Pf. pr. 50 Kilos Oliekager eller tunge Kornvarer.

Sejlere. Markedet er fremdeles roligt og uden væsentlig Omsætning. Der er betalt fra Vest-Sverrig til Storbritanniens Østkyst 1 sh. 6 d. Londonbasis 1 sh. 6 d. å 1 sh. 9 d. til Bristolkanalen pr. 336 lbs. Havre; fra Danmark til Storbritanniens Østkyst 1 sh. 9 d. Londonbasis pr. 448 lbs. Byg; fra Englands Østkyst til Danmark 6 £ pr. Kul, 6 sh. 6 d. pr. Ton Guano i Sække, fra Antwerpen til god dansk Havn betalt 6/6 å 7 sh. pr. Ton Guano; fra Nordfrankrig til Danmark 10 å 11 francs pr. Ton Oliekager.

Fyret paa *Ile aux Moutons* bliver et Fyr med Formærkelser, der viser Lys 4<sup>s</sup>, Mørke i 1<sup>1</sup>/<sub>3</sub><sup>s</sup>, Lys i 1<sup>1</sup>/<sub>3</sub><sup>s</sup>, Mørke i 1<sup>1</sup>/<sub>3</sub><sup>s</sup>, o. s. v. Lysstyrken forstærkes betydeligt over 4<sup>o</sup>, hvis Midtlinie gaar c. 1 Kml. S. for Grunden *Men-as-Tréas* i S. 79<sup>o</sup> Ø. Fyret viser sig i denne Vinkel næsten som fast Fyr.

Fyret *Batterie de la Croix* forstærkes og viser rødt Lys over Grundene *Soldats* og *Corven de Trévignon*, nemlig fra Land til S. 11<sup>o</sup> Ø.

*Concarneau* bageste Ledefyr forstærkes. Det lyser over 15<sup>o</sup>, hvis Midtlinie gaar i S. 32<sup>o</sup> V. Fyret lyser ikke ud over *Mousterlin*.

Nærmere Meddelelse senere.

**Loire.** Alle Tønderne, ialt 13, som afmærke Grunde og Vrag i Loire mellem *Saint Nazaire* og *Paimboeuf*, ere midlertidig inddragne paa Grund af Isgang.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake bay Munding. Virginia.** Vragtønden, som laa ved Vraget c. 10 Kml. Ø. for *Cape Henry*, er inddragen. Vraget er uskadeliggjort.

**Chesapeake bay. Virginia.** Den sort og hvid lodret stribe Klokke-tønde, som laa i Løbet i *Chesapeake bay*, 6<sup>1</sup>/<sub>8</sub> Kml. S. 60<sup>o</sup> V, fra *Old Plantation Flats* Fyr, er inddragen.

**Chesapeake bay. Maryland.** Vragtønden, som laa 1<sup>1</sup>/<sub>4</sub> Kml. S. 26<sup>o</sup> Ø. fra *Point Lookout* Fyr, er inddragen.

»Fairplay« skriver i sit Nummer af 26. ds. bl. A. følgende om Fragtforholdene:

Hjemfragterne holde sig i de fleste Retninger faste. Hovedtrækket i Fragtmarkedet er den vedvarende Fasthed i Sortehavs-raterne, som yderligere ere gaaede i Vejret siden vor sidste Beretning. Der er kun ringe Tvivl om, at disse Rater vil holde sig, da Efterspørgslen efter Tonnage er større end det for Haanden værende Skibsrum kan dække. Vi notere med Tilfredshed, at kun faa Befragtninger finde Sted, omend skønt de tilbudte Rater ere betydelig bedre, end hvad nogle Redere allerede have sluttet til. Der vil i denne og næste Maaned blive lastet mange Baade i Sulina til 10/6 å 11/6 til direkte Havne, medens samtidig de Redere, som have holdt sig tilbage, nu faa 12 6 å 13/6 for prompte Baade, og i de fleste Tilfælde Hamburg udelukket.

Fra Odessa telegraferes, at Vejret er betydelig mildere, og at Sejladsen der er aaben igen.

Donau-Raterne pr. Foraar ere vedblivende faste, da Rederne ere utilbøjelige til at slutte.

Foraars-Raterne fra Azoff ere ligelodes faste og for passende Baade kan opnaas 14/ å 14/6.

Middelhavs-raterne ere meget faste; fra Alexandria bydes pr. prompte Baade 11/ direkte til Storbritanien.

Amerika-Markedet holder sig vedblivende paa samme Standpunkt med Undtagelse af, at Efterspørgslen efter Baade for Bomuld fra Golfen er noget ringere.

Begæret fra Atlanterhavshavnene er temmelig vedholdende, men med gennemgaaende lavere Noteringer. Korn-raterne fra de nordlige Havne ere for Februar Lastning 3/3 d. å 3/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> d. C. F. O. medens der for straks Lastning betales 2/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> d. til Antwerpen, Rotterdam, Hamburg og forskellige Havne i Storbritanien.

Ostindie-Markedet holder sig paa det tidligere Standpunkt med Undtagelse af Calcutta, som udviser lidt Tilbagegang.

La Plata Markedet har været Genstand for en alvorlig Tilbagegang siden vor sidste Beretning, da Fragterne faktisk vare blevne overbejdede til 26/ å 26/6 d., idet en Del Redere, i høj Grad overvurderende Markedets Stabilitet, lode sig forlede til at udbyde en Mængde Baade til Rater varierende mellem 26/ og 28/. Købmændene bleve naturligvis forbausede over det rigelige Antal Baade, som tilsyneladende vare befrægtede for Udgaende, og dette er Grunden til, at Noteringerne for Øjeblikket er gaaede ned til 25/ å 25/6. I Løbet af kort Tid vil d'Hrr. Argentina Købmænd imidlertid erfare, at de have forregnet sig med Hensyn til det store Antal Baade, som de haabede skulde bevirke en betydelig Nedgang i Raterne.

## Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**Spanien. Tarifa V.** Uddybnings-Arbejderne ved *los Cabezos* ere udsatte til Foraaret 1894.

**Italien. San Remo S.** Molen ved *San Remo* Havn er forlænget c. 60 Alen i Molens Retning. Det hvide, faste Fyr paa Molen er ikke flyttet.

## Karantænebestemmelser m. m.

*Egypten.* — Skibe fra *Donau* og Kysten af *Rumænien* tilstaa fri Praktika.

*Tyrkiet.* — Karantænen for Skibe fra *Trapezunt* er nedsat til 1 Dag.

*Malta.* — Karantænen overfor *Algier* er ophævet.

*Spanien.* — Skibe fra *Trapani* og 85 Kml. Omkreds tilstaa fri Praktika.

## Søkort-Archivet.

Paa *Søkort-Archivet* er udkommen:

Fortegnelse over **Fyr og Taagesignal-Stationer** i Kongeriget Danmark med Bilande 1894. Pris: Kr. 0,50.

Forandringer og Tilføjelser Nr. 1 til „Den danske Lods“. 4de Udgave 1893. Udleveres gratis.

Forandringer og Tilføjelser Nr. 1 til „Den Fæøiske Lods“. 1891. Udleveres gratis.

## ABONNEMENTSPRISEN

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

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

hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

## AVERTISSEMENTS-PRIS:

Første Side pr. Petilinie å 45 mm Bredde	25 Øre,	udenlandske	35 Øre
De øvrige Sider	—	do.	25 —
Moderation for	5 Gange	10 Gange	25 Gange
1/2 Side eller derover	20 0/0	30 0/0	50 0/0
Mindre end 1/2 Side	10 0/0	20 0/0	40 0/0

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER FREDAG.

Nr. 20.

Kjøbenhavn, Fredag den 9. Februar 1894.

1. Aarg.

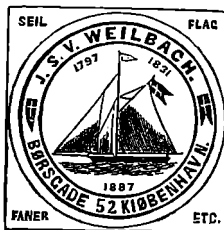
INDHOLD: Pejlaparater, af Premierløjtnant i Flaaden C. Clausen. — Understøttelsesfond for forulykkede Fiskeres Efterlade. — En Vestkysthavn, af O. Hausgaard. — Tilflugthavn paa Bornholms Østkyst. — Bedre Havneforhold paa Bornholms Østkyst. — Literatur. — Søkort. — Fra Sø og Land. — Havarier og Forlis. — Øvelsesskib for unge Sømænd, der have bestaaet Styrmandseksamen. — Skibsefterretninger. — Fragtberetninger. — Efterretninger for Søfarende.

## AXEL E. AAMODT,

18, Kongens Nytorv 18.

Grundlagt 1857. Telefon 106.

Specialitet:  
Skematisk og tabellarisk  
Bogtryk-Arbejder.



Isolering (Kieselguhr, Filt m. m.)  
paa Kjedler, Dampror m. m.

## Skibsdagbøger

(Normalpapir)

$\frac{1}{2}$  Aars &  $\frac{1}{2}$  Aars,  
til Forbrug og Forhandling  
billigst hos

S. Friedlænder.

14 Ved Stranden 14.

Fra Aktiebolaget Bofors & Gullspång i Sverrig leverer jeg  
paa Bestilling større og mindre Gjenstande i

## støbt Staal,

Skibsstævne,  
Skibsskruer,  
Roerrammer,

Stempler,  
Krumtappe,  
Ambolte,

Tandhjul,  
Ankere,  
etc. etc

Støbt Staal fra Bofors-Gullspång er smeddeligt samt i Styrke  
og Sejghed fuldt jævnfærligt med det bedste smeddede Staal  
af tilsvarende Haardhedsgrad

Kjøbenhavn.

Jørgen Jensens Efterflgr.

Tirsdag den 13. Februar 1894, Kl. II Formiddag, bliver  
ved offentlig Avktion, der afholdes paa Orlogsværftet,  
bortsolgt **11,200 Pd. Tovværk**, 2500 Pd. Klude, 1500 Pd.  
Papiraffald, 389 Pd. Bly, 970 Pd. Messing, **24200 Pd.**  
**Staalaffald, 18,300 Pd. Jern**, 2180 Pd. Støbejern, **11375**  
**Pd. Zinkaske**, 100 Pd. Staal, 173 Pd. Spild af Krøl-  
haar, 39 Sejldugskøjer, **10 Stk. Zink-Krudtkasser**, 3 Par  
Vandstøvler, endel Takkelladsblokke, 200 Sække, 15  
Rapperter, 1 Fartøj med Ror og Rorpind, 28 Krudt-  
tønder, 14 Træsenge, 1 Uhr m. m.

Sagerne paavises fra Magasinet for kasseret Gods  
Fredag den 9. og følgende Søgnedage fra Kl. 10—2,  
hvor Kataloger til den Tid kunne erholdes.

Orlogsværftets Centralkontor, den 3. Febr. 1894.

## J. Chr. Petersens Papirhandel,

Store Kirkestræde 1.

Grundet 1845. Telefon 243.

Statspakpapier,  
bedste Omslagspapir  
til Arkivpakker og Chartequer.



Telefon 1268.  
Telegr.-Adr. Nilsson 167.

## Carl Nilsson,

Amaliegade 37,  
Kjøbenhavn K.

Lager af Olier og Maskin-Artikler.

Leverander  
til de fleste danske Damp-  
skibsselskaber.



Aut. Forhyringsagenter,  
Kjøbenhavn.

F. Jepsen, Toldbodgade 2.  
W. H. Wulff, Toldbodg. 15.

A. A. W. Petersen, 13 St. Anna Plads, Kjøbenhavn K. Telefon 3174.

Befragtning, Gods- og Pakketransport til alle Havne og Jernbanestationer i Verden. Omladning af Skibe. Modtagelse, Control og Aflevering af Ladninger, Spedition, Klarering, Inkasso, samt alle maritime og merkantile Commissioner.

## Helsingborgs Varfs Aktiebolag

(Helsingborg, Sverige)

utför nybyggnader, reparationer och bottenmålning af jern- och träfartyg; för ständigt lager af allt härtill hörande.

Torrdocka 290 × 50 × 15 fot. Hammens djup 22 fot.

Under byggnad och till salu en tremast-stålskonert 250 Reg. tons, lastar 500 tons D. W. på 11 fots djupgående.

Telegrafadress: Varfsbolaget.

## Den almindelige danske Skibsførerforening af 1874

afholder sin ordinære Generalforsamling Onsdag den 14de  
Februar Kl. 7 Efterm. i Larsens Lokaler, St. Annæ Plads 13,  
med følgende Dagsorden:

- 1) Fremlæggelse af det reviderede Regnskab.
- 2) Valg af Formand.
- 3) Valg af 3 Bestyrelsesmedlemmer.
- 4) Valg af 2 Revisorer.
- 5) Forslag til Forandring i Sygekassens Vedtægter.
- 6) Forslag til Ændringer i Lovene.

Ændringsforslagene ere fremlagte til Eftersyn paa For-  
eningens Kontor, St. Annæ Plads 13. Bestyrelsen.

## C. F. Schlüter,

teknisk Maskin- og Skibshandel.

Grundlagt 1857.

Kjøbenhavn, 26, Peder Skramsgade, K.

Import og Export-Lager til en gros Priser  
af Maskin- og Cylinderolier og Alt til  
Sømaskiner henhørende.

# „Dansk Søfartstidende“

udgaar fra 1ste Januar i betydelig udvidet Skikkelse. Bladet bringer, som hidtil, Artikler om alle i Forbindelse med Skibsfarten og Fiskeriet staaende Forhold og følger alle Bevægelser paa Søfartens Omraade her hjemme og i Udlandet; det bringer ugentlige Beretninger om Fragtforholdene gennem Meddelelser fra London, Liverpool, Hamburg, New-York og Kjøbenhavn; det indeholder Søkortarkivets „Efterretninger for Søfarende“.

„Dansk Søfartstidende“ bringer fra 1ste Januar en ugentlig Oversigt over danske Skibes Bevægelser, støttet paa Meddelelser fra de fleste danske Damp- og Sejlskibs-Rederier; endvidere udførlige Meddelelser om Nybygninger, Havarier, Forlis. Det bringer en ugentlig Beretning om Forhøringsforholdene, maanedlige Meddelelser om Fiskeeksporten og Fiskehandelen, Oversigt over de meteorologiske Forhold m. m. m.

„Dansk Søfartstidende“, Organ for Søfarten og Fiskeriet, fremtræder fra 1ste Januar tillige som Efterretningsorgan for Skibsfarten og bringer gennem sine talrige Forbindelser i Ind- og Udland udførlige og paalidelige Meddelelser om alle Søfartsforhold.

Abonnement for Januar Kvartal 1894 à 1 Kr. 50 Øre foruden Postpenge, tegnes paa alle kgl. Postkontorer og Brevsamlingssteder, i alm. dansk Skibsførerforenings Kontor, St. Annæ Plads 13, K, fra 11—3, i Redaktionen, Holsteinsgade 9, Ø, og hos Fuldmægtig Westrup i det foreviede Dampskibsselskabs Skibsinsektion.

Annoncer modtages sidstnævnte to Steder og i Triers Bogtrykkeri, Bredgade 32, K.

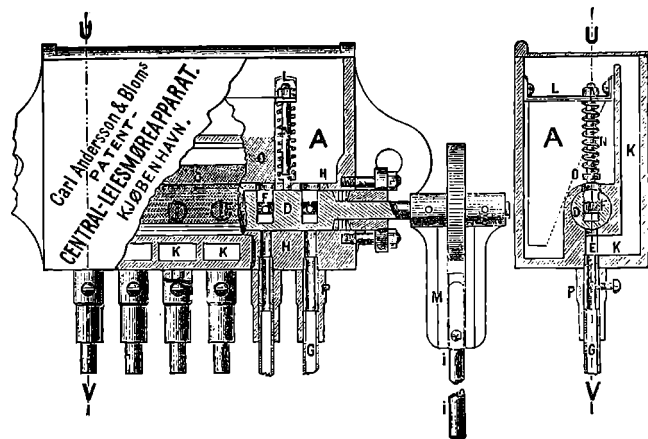
Paa Søkort-Arkivet er udkommen:

Fortegnelse over Fyr- og Taagesignal-Stationer i Kongeriget Danmark med Bilande, 1894. Pris Kr. 0,50. Forandringer og Tilføjelser til „Den danske Lods“, 4. Udgave, 1893. Udleveres gratis. Forandringer og Tilføjelser Nr. 1 til „Den Fæøøiske Lods“, 1891. Udleveres gratis.

D'Hrr. Maskinmestres Opmærksomhed henledes herved paa Firmaet

**CARL ANDERSSON & BLOMS**  
anerkjendte automatiske

„Central Lejesmøøreapparat“.



I Løbet af 4 Aar afsat 3000 Apparater. Garanti 10 Aar.

Kjøb, Salg og Nybygning af Sejl- og Dampskibe, Uddybningsmateriel og Transportpramme

besøøges fordelagtigt af

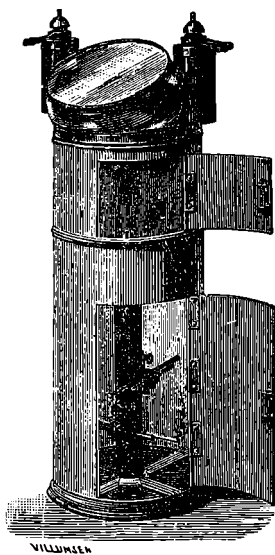
**Ingeniør Andr. Vang,**  
Kjøbenhavn.

## Skib til Salg.

Vort paa Stabelen staaende Fartøj udbydes herved til Salg. Drægtighed 34½ Tons, stikker 7 Fod med Last, særlig konstrueret til at sejle med uden Ballast. Garanteret en god Sejler. Optaget i Veritas Klasse 13 Aar. Kan blive sejlferdig i Marts. Reflekterende henvender sig til Skibsbygmestrene

S. Sørensen & Søn, Aalborg.

## Cornelius Knudsens Etabl.,



37. Kjøbmagergade Kjøbenhavn.  
Patent Multiplicator, Kompasser,  
Sprit- og Baadskompasser,  
Patent Tidsglas. Saltmaalere  
Sextanter og Oktanter.  
Kaptejn Rungs  
Universal-Bathometre.  
Logge og Loddemaskiner.  
Dybhavsthermometre  
med Vendeapparat.  
Barometre, Thermometre, Manometre.  
Indicatorer. Tegnebestikker.  
Parallellinealer.  
Marinekikkerter.  
Complete Dykkendragter  
Premierløjtnant Clausens  
Patent Universal Deflektor.  
Reparationer udføres med Omhu.

## Skoleskibet „Georg Stage“.

Under Forventning af Statstilskud vil Skoleskibet iaar blive udsendt paa det sædvanlige Togt i Midten af April Maaned. Ansøøninger, med Attester og anbefalinger, om Optagelse skulle indsendes til »Bestyrelsen for Stiftelsen Georg Stages Minde«, St. Annæplads Nr. 3, 3die Sal, Kjøbenhavn K, inden

Udgangen af Februar. Svar herpaa vil da blive sendt i Begyndelsen af Marts.

De Elever, der skulle konfirmeres i indeværende Foraar, ville, naar Ønske derom anføres i Ansøøningen, til Konfirmationsbrug kunne erholde et Sæt Klæder udleverede af det Tøj, der for egen Regning anskaffes som ensartet Paaklædning.

Ærede Redaktører bedes henlede Opmærksomheden paa denne Annonce.

## Pejlapparater.

Af Premierløjtnant i Flaaden C. Clausen.

Paa Specialudstillingen af nye Opfindelser har Instrumentmager Cornelius Knudsens Etablissement udstillet et forbedret Azimuthspejl og en Pejlskive med Dobbeltkikkertholder.

Det førstnævnte Instrument, som er konstrueret af den bekendte engelske Videnskabsmand Sir William Thomson (nu Lord Kelvin) og forbedret af Hr. A. Nørholm, er muligvis ikke tilstrækkelig kendt herhjemme, og vi skulle derfor i det Følgende give en Beskrivelse og en Tegning af Apparatet:

Azimuthspejlet, som under Brugen hviler paa Kompasskappens Overside, bestaar (se Figur 1) af et cirkulært Fodstykke A med en Libelle L og et skraatstillet Rør R, der har en Lindse C foroven, hvorigennem Inddelingerne

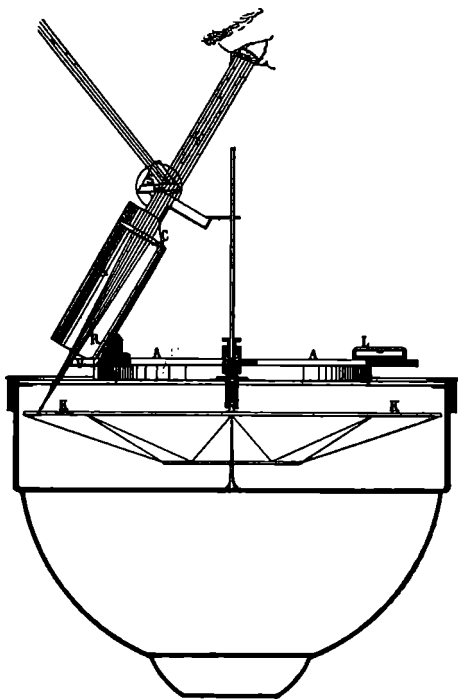


Fig. 1.

paa Kompassrosen K kunne aflæses i forstørret Maalestok.

Over Lindsen er anbragt et Spejl (eller Prisme) S, der kan drejes om en horizontal Akse samt nogle Blændglas, ved hvis Hjælp Lyset fra den pejlede Genstand kan svækkes, om fornødent.

Endvidere udgaar der fra Fodstykkets Centrum ned efter en lille Styretap, bestemt til at hvile i en Fordybning i Kompasslaagets Midte, og opefter en kortere eller længere Opstander, hvis Stilling skal være lodret, og som skal hjælpe til at indstille Instrumentet i den rigtige Retning under Pejling. Endelig sidder der paa Fodstykket ved Rørets nedre Ende en lille Viser V.

I William Thomsons oprindelige Azimuthspejl bestod Fodstykket af en lang Alhidade, og Styretappen var fast. Ved at gøre den første Del cirkulær og den anden bevægelig i lodret Retning, har Hr. Nørholm opnaaet, at Instrumentet er bedre afbalanceret, staar fastere og vil

kunne passe til ethvert Kompas, selv om Fordybningen i Glaslaaget ikke har sin rigtige Størrelse.

Instrumentet kan benyttes til at tage Pejling saavel af Himmellegerer som af terrestriske Punkter og er særlig tænkt anvendt til Deviationsundersøgelse.

Naar Pejling skal tages, anbringes Azimuthspejlet paa Oversiden af Kompasslaaget med Styretappen i den lille Centrumsfordybning.

Den lodrette Opstander paasættes og ved at sigte over denne og Midten af Spejlet (eller Prismet) kan Instrumentet drejes i Retning mod den Genstand, der skal pejles.

Derefter betragter Observatoren Rosens Inddelinger gennem Lindsen (se Figur 1) og drejer Prismet om sin Akse, indtil Spejlbilledet af Himmellegeret eller den ter-

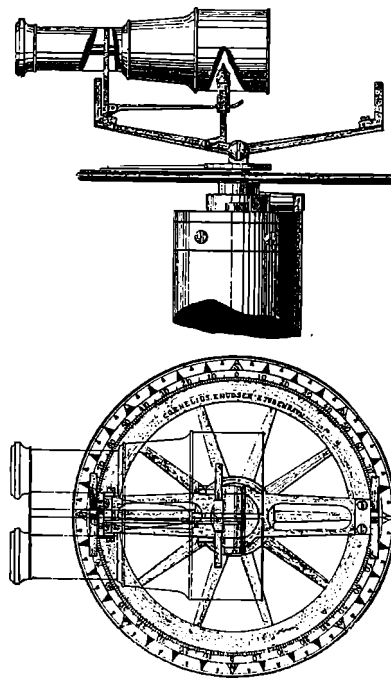


Fig. 2.

restriske Genstand ses paa Rosen. Ved om nødvendigt at dreje Fodstykket lidt til den ene eller den anden Side om Styretappen, kan Billedet bringes overet med den lille Viser V, og her udfør aflæses da Pejlingen direkte paa Kompassrosen.

Under Observationen maa det nøje iagttages, at Koppens Overflade er horizontal, hvad der vil være Tilfældet, naar Luftblæren indstiller sig midt i Libellen L.

Da Azimuthspejlet under Brugen skal anbringes paa Kompasset, altsaa i Reglen midtskibs inde, og der herfra ikke altid haves tilstrækkelig fri Udsigt hele Horizonten rundt, egner Instrumentet sig dog mindre godt til Pejling af terrestriske Punkter. Et Skib maa derfor helst desuden være i Besiddelse af en Pejlskive, et Instrument, som vel kan antages almindelig bekendt, hvad enten det er konstrueret til fast eller balanceret Ophængning.

Paa den ovenfor omtalte Udstilling ses en fast Pejl-



skive, (Fig 2), hvilken egner sig udmærket til Pejling af Punkter i Land, men derimod ikke saa godt til at pejle et Himmellegeme med, efter som i dette Tilfælde selv en ringe Krængning af Skibet kan forårsage betydelig Fejl i Resultatet, saafremt Højden da ikke er meget lille.

Til Pejlskiven hører et Sigteapparat med to Lejer (Fig. 2), hvori, om ønskes, kan lægges en lang Kikkert, et Arrangement, som dog er af temmelig gammel Dato.

Den nye Opfindelse bestaar i, at der yderligere paa Sigteapparatet er anbragt en Holder til Optagelse af en

Dobbeltkikkert, som, hvad enten den er stor eller lille, vil kunne ligge fast i sin rette Stilling.

En saadan Installation, der længe har været savnet, er nu i nogen Tid benyttet i vore Orlogsskibe, hvor den har vist sig meget hensigtsmæssig.

I mange Tilfælde, særligt om Natten samt under ugunstige Vejrforhold og tillige naar Skibet ruller, vil man nemlig langt lettere kunne finde og pejle en Genstand med den dobbelte end med den lange Kikkert.

Da Holderen er indrettet til at lægges ned, kan Pejling, foruden ved Hjælp af Kikkert, endvidere foretages paa almindelig Maade med det blotte Øje.

## Understøttelsesfond for forulykkede Fiskeres Efterladte.

Omtrent samtidig med vor i Nr. 12 fremkomne Afhandling om en Understøttelsesforening for Fiskeres og Lodsers Efterladte i Frederikshavn, har Hr. Konsul C. L. Cloos dersteds i »Jyllandsposten« Nr. 350 fremsat et Forslag til Overvejelse, hvis Indhold vi her tillade os at gengive.

»Efter at Indsamlingen i Anledning af Ulykkesnatten den 21de November har givet et saa udmærket Resultat, »ere forskellige Meninger om Midlernes Anbringelse og »Fordeling komne til Orde. Jeg skal i den Anledning tillade mig at oplyse, at vi her i Frederikshavn have haft »et lignende — dog lykkeligvis mindre — Tilfælde. Den »16de Oktober 1875 forulykkede ved Lodsbaaden »Frederikshavn«s Forlis 9 Mand, hvorved efterlodes 6 Enker og »22 Børn. En Komité til Indsamling af Hjælp blev dannet, »og med sædvanlig Redebonhed indkom det betydelige Beløb 32,270 Kr. 61 Øre. Heraf anvendtes straks 2637 Kr. »43 Øre til øjeblikkelig Hjælp. Restbeløbet indsattes i »Frederikshavns Bys og Omegns Sparekasse, som i Følge »den trufne Overenskomst skulde forrente Summen med »4 pCt pro anno og gradvis udbetale, hvad Komitéen forlangte til Understøttelse. Enkernes Alder var fra 27 til »43 Aar, Børnene fra 0—12 Aar. Efter at den første »Hjælp var ydet, vedtog Komitéen at udbetale en aarlig »Understøttelse af 140 Kr. til hver Enke, saalænge hun »levede og forblev ugift, og 80 Kroner for hvert Barn til »det fyldte 15 Aar. Udbetalingerne skete kvartalsvis. »Efter at de sidste af Børnene i 1890 havde fyldt 15 »Aar, forhøjedes Enkernes Understøttelse til 160 Kr. om »Aaret. Hvert Aar i Oktober Maaned afgiver Komitéen »Regnskab til Frederikshavns Byraad; ved sidste Regnskabs »Aflæggelse indestod i Sparekassen 12,103 Kr. 5 Øre. »Der er saaledes Udsigt til, at de Enker, der i en højere »Alder maatte behøve større Understøttelse, kunne erholde den.

»Komitéen har haft megen Glæde af Sagen, da Enkerne »ere komne godt ud af det med de smaa Understøttelser, »og alle Børnene ere vel anbragte, nogle endogsaa i gode »Stillinger, hvortil Fonden har bidraget ved at yde Forskud, som ere forrentede og afdragne. 2 af Enkerne »forbedrede endog paa denne Maade deres Kaar ved Køb »af Smaahuse.

»Med denne Erfaring for Øje tør man antage, at ikke

»hele det Beløb, som er indkommet i Anledning af Ulykken »den 21de November, behøver at anvendes til Understøttelse »af de ved denne Lejlighed ramte Familier. Naar en »Del af Pengene ere anvendte til Anskaffelse af Baade og »Fiskeredskaber, i Stedet for de, der mistedes ved Katastrofen, og naar passende Understøttelser beregnes til »Enker og Børn, vil der være en anelig Sum tilbage. »At denne anvendes til Bedste for Fiskerne, er jo i Overensstemmelse med Givernes Mening, men den bør dog »vist kun anvendes med det Formaal at yde Hjælp i lignende Ulykkestilfælde i Fremtiden.

»Vilde det nu ikke være værd at overveje, om der »med disse Penge kunde dannes en Grundfond for en Art »Livsforsikring for Fiskere, som maatte omkomme paa »Søen under Udøvelsen af deres Hverv? Principet herfor maatte være, at Fiskeren gennem et Indskud i en Gang »for alle, samt et aarligt Bidrag, erhvervede Ret til Understøttelse for sine Efterladte, saafremt han tilsætter Livet »ved sin Gerning paa Havet.

»Jeg tror, Sagen maatte kunne vinde stor Tilslutning, »naar den blev greben rigtig an. Men da Fiskernes »Kaar og de Forhold, under hvilke de drive Fiskeriet, »ere højst forskellige, antager jeg, at der burde dannes »flere Lokalforeninger, hver med en selvstændig Grundfond. Dertil kunde maaske ogsaa faas Bidrag af den »meget betydelige »Kronprins Frederiks Fond«, der jo »ogsaa har det Formaal at understøtte forulykkede Fiskeres »Efterladte. Jeg var i sin Tid selv Medstifter og Bestyrer »af en saadan Forening, men denne sygnede hen, navnlig »fordi den omfattede flere Distrikter, (Aalborg og Hjørring »Amter), hvor Fiskernes Kaar og den Fare, Fiskeriet medførte, var for uensartet. Senere har jeg, i Forening med »andre herboende Mænd, arbejdet paa at faa en Forening »i Stand for Fiskerne i Frederikshavns, Skagens og Sæbys »Tolddistrikter, men endnu har Forsøget ikke ført til noget »Resultat. Det vil næppe lykkes at fuldføre Planen uden »ved Hjælp af en Grundfond, som kan betage urolige »Hoveder Retten til at komme med urimelige Forlangender, »og som kan muliggøre Foreningens Bestaaen uden store »Ofre fra selve Fiskerne«.

Frederikshavn, den 18de December 1893.

C. L. Cloos.

Spørgsmaalet om Arbejders Sikring mod Følgerne af Ulykkestilfælde under Arbejdet, herunder ogsaa henregnet Søfolk og Fiskere, kan forhaabentlig ventes løst i en ikke altfor fjern Fremtid ved Lov, idet Forslag herom er forelagt Rigsdagen, første Gang i 1888.

Uagtet Lovforslaget kun tager Sigte paa saadanne Personer, der have lønnet Arbejde hos en Arbejdsgiver, altsaa ikke paa selvstændige Arbejdere, er det dog troligt, at man for Fiskeriets Vedkommende vil gøre en Undtagelse, da dette kun beskæftiger et forholdsvis ubetydeligt Antal Personer i andres Tjeneste, og Loven saaledes ikke vilde komme denne særlig ugunstig stillede Samfundsklasse til Hjælp.

Det vilde vel endogsaa være rimeligt, at man lod Fiskerne være gratis forsikrede, i al Fald saadanne, som ikke have nogen Arbejdsgiver; som Erfaringen viser, rammer Ulykke og Dod jo langt oftere de Samfundsklasser, der have Søen til Erhverv, hvorfor Præmien for en Forsikring her turde blive urimelig høj.

Den Tanke, som ovenfor er fremsat af Hr. Konsul Cloos, og som vi ogsaa have set optaget fra anden Side, forekommer os imidlertid at fortjene Overvejelse; medens Græsset gror, dør Koen, og der er allerede megen Nød og Elendighed at raade Bod paa, siden Ulykken fandt Sted paa Vestkysten den 21de November f. A.

Maanedsdagen derefter forulykkede ved Bornholm

Anders Peter Hansen og Niels Peter Hansen af Helligpeder Fiskerleje; de ere forsvundne med Baad og Redskab uden at efterlade sig det mindste Spor, medens 2 Enker og 12 Børn ere udsatte for at lide Nød. En Fiskekutter fra Grenaa har mistet 2 Mand, og i Marstal sidde 10 Enker og 27 ukonfirmerede Børn og begræde Tabet af deres Forsørgere, som alle ere forulykkede i denne Vinter.

Alle disse Omstændigheder opfordre stærkt til at stifte et Velgørenhedsfond for hele Landet i Lighed med det engelske:

Shipwrecked Fishermen and Mariners Royal Benevolent Society, der siden dets Grundlæggelse i 1839 har udfoldet en storartet Virksomhed; der blev saaledes fra 1839—1881 udbetalt Understøttelser til ialt 310,811 Personer, medens det sidstnævnte Aar talte 50,000 Bidragydere.

Vi haabe snart at kunne meddele noget nærmere om dette Fonds Statutter, og ville kun her henlede Opmærksomheden paa, at man ikke bør glemme Søfolkene, naar det Spørgsmaal optages til Drøftelse:

»Hvorledes skulle de tiloversblevne Midler fra Vesterhavsulykken anvendes?«

Vi have jo netop i Vinter haft Beviser paa, hvor haardt en lille By, der udelukkende lever af Søen, kan blive hjemsøgt.

## En Vestkysthavn.

Vi have modtaget følgende:

Naar man atter og atter hører om de sørgelige Ulykker paa Vestkysten, som væsentligst skyldes Manglen af et Tilflugtssted for Fiskerne, maa man meget undres over, at der ikke for længe siden er gjort noget i Retning af at skabe en bedre Tilstand derude paa den lange nøgne Vestkyst.

Hvad Hr. Kaptajn Trolle skriver i »Dansk Søfartstidende« Nr. 10 om Vestkyst-Havnesagen, kan man fuldstændig slutte sig til, idet der ikke endnu fra Statens Side er gjort noget af nævneværdig Betydning til Fremme af vort Vestkystfiskeri. Hr. Kaptajn Trolle har forstaaet paa en klar og tydelig Maade at anskueliggøre, hvad der fra Statens Side bør gøres for at fremme det danske Fiskeri.

Hvad er nu Grunden til, at alt ligger dødt og stille hen, uden at der tilsyneladende fra Regeringens eller de Sagkyndiges Side røres derved? I Løbet af ca. 30 Aar har Vestkysthavnesagen af og til været oppe, men er stadig bleven skudt til Side igen. En Undersøgelse af Vestkysten paa forskellige Steder har altid givet Havnesagen Dødsstødet, med den Motivering, at enten har det været for kostbart eller der har vist sig en anden Udvej, f. Ex. en Sandpumper i Thyborøn-Kanal, et Stykke af en Mole ved Hirtshals o. s. v., alt tilsyneladende for at stille Havnesagen i Bero. Det synes saaledes, som om der fra Myndighedernes Side ikke vises Vestkysthavnesagen den Interesse, som Sagen fortjener.

Fra mange forskellige Sider skrives og korresponderes der frem og tilbage, uden at der endnu er truffen nogen Foranstaltning til Løsning af Spørgsmaalet. Mange forskellige Forslag ere bleve stillede, som hver for sig kunne være gode for det enkelte Steds Vedkommende, forsaavidt disse forskellige Projekter i det hele taget kunne blive gennemførte.

Naar imidlertid et Foretagende af den nævnte Natur,

skulde gennemføres, maatte det jo ske saaledes, at det ikke var for det enkelte Steds Vedkommende, men for Vestkysten i sin Helhed, saa vel som for det øvrige Land. Her kommer da Hovedspørgsmaalet: Hvor og hvorledes skal Havnen bygges? Et Spørgsmaal, som Naturen selv besvarer, idet at Ørhage ved Klitmøller, saa vel som Ørhage ved Vorupør tydelig viser os Tegningen af en Vestkysthavn, som til enhver Tid vilde holde sig fri for Tilsanding, et Hensyn, som vil være af allerstørste Betydning ved Anlægget af en Vestkysthavn; — thi at Havnemolerne vilde kunne bygges saaledes, at de kunne modstaa Bølgeslaget, er der vist næppe mange, som tvivler om, navnlig paa ovennævnte Steder, hvor der er en saa fast Grund.

Er Grunden til, at der endnu intet er gjort, Penge-spørgsmaal, da burde der, over for et saadant Foretagende, ikke tages Hensyn til nogle Millioner mere eller mindre, hvor det gælder et nationalt Gode til Støtte for en Samfundsklasse, som er stillet saa ugunstigt som vore Fiskere, en Klasse af Medborgere, som Nationen vilde være daarlig tjent med at undvære. Selv om man vilde betragte Fiskeren og Fiskeriet som noget, Staten ikke fandt Anledning til at støtte, vilde et Havneanlæg paa Vestkysten dog langt fra være overflødig, om det endogsaa kostede 2 Gange 15 Millioner. Jeg skal her tillade mig at fremføre min Opfattelse, som jeg for øvrigt langt fra er ene om. Ved at sejle igennem Farvandet imellem Nord- og Østersøen, har jeg mere end en Gang sammenlignet denne Passage med et befærdet Strøg i en større By, hvor man paa den ene Side af Gaden havde pyntet Vinduerne og i det Hele taget gjort alt saa tiltalende som muligt, for at vinde saa mange som muligt af det bevægelige Publikum, som passerer Strøget — jeg mener her norsk og svensk Kyst — hvor der ganske vist af Naturen findes Havn ved Havn, men disse ere da af Staten udstyrede paa bedste Maade, saasom ved Ledefyr, For-

tøjningsringe, selv paa den mindste Udhavn, Bortsprængning af blinde Skær, hvor saadanne findes paa de større Fjorde, et Arbejde, som koster Staten mange Millioner. Ved Siden heraf anlægger private Folk større mekaniske Værksteder, Tørdokker, Ophalingsbeddinger, almindelige Skibsværfter etc., for at kunne modtage Havnesøgende, det være Damp- eller Sejlskibe, som af en eller anden Grund maatte ønske Forbindelse med Land, og for at udnytte det befærdede Strøg ved Skagerrak og Kattegat, hvor Skibene millionvis fra alle Jordens Kanter passere, en Trafik, som, ihvorvel den kan variere en Del op og ned, dog aldrig vil høre op, saalænge Verden staar. Vil man derimod under ovennævnte Passage kaste Blikket over til den anden Side af Gaden, jeg mener her den danske Kyst, hvad finder man saa der? En nøgen, tilsyneladende fattig, forladt Kyst med et enkelt Fyr hist og her, det eneste, Landet synes at have Raad til at anskaffe.

Her findes ikke et eneste Tilflugtssted. Frederikshavn kommer ikke i Betragtning, da den ligger i en Sidegade udenfor Ruten — ikke en Havn eller noget Sted, hvor en Havarist skal kunne ty til, selv om Skaden, som oftest er Tilfældet, er sket nærmest den danske Kyst; nej, vil et Skib søge Havn enten af den ene eller anden Grund, da maa det ske enten paa norsk eller svensk Kyst. Mangt et Skib, som kunde have været bjerget i en dansk Havn i Nærheden af Hanstholm, hvis en saadan havde existeret, er gaaet til Bunds under Forsøget paa at naa en norsk Havn. — Danmark trænger tilsyneladende ikke til Indtægter fra Søsiden, Indtægter, som andrager adskillige Millioner aarlig. Dersom vor høje Regering er i Besiddelse af praktisk søkyndige Medlemmer, som er i Stand til at se ret paa Sagen, vil Pengespørgsmaalet neppe komme til at staa som en Hindring for Anlægget af en Havn paa Vestkysten; man vil snarere anse et Havneanlæg som en absolut Nødvendighed og betragte Mangelen af en saadan Havn som et stort, aarligt nationalt Tab, som Landet allermindst har Raad til at bære, især naar det ved en overkommelig Udgift kan undgaaes.

Det synes jo dog at fremgaa af Spørgsmaal som

Kjøbenhavns Banegaard, Kystbaner, 27 Baneanlæg o. s. v., at man mener, Landet ikke mangler Evne til at bære betydelige Udgifter, naar det gælder Foretagender, for hvis Nødvendighed eller Gavnighed, man har faaet Øjet aabnet. Naar der stadig tales om, at en Vestkysthavn ikke vil bringe Udbytte i Forhold til Anlægskapitalen, maa det være mig tilladt at minde om, at der aarlig udgives, og jeg mener med Rette, store Summer til langt mindre rentable og produktive Foretagender. Det er ikke alt, man kan udregne i Kroner og Ører, og dertil hører ogsaa Menneskeliv.

Thisted i December 1893.

O. Hausgaard.

Red. skal hertil kun bemærke, at Spørgsmaalet om Beliggenheden af en eventuel Vestkysthavn helst bør holdes udenfor Diskussionen, indtil det er afgjort, at den skal bygges.

Vi dele ellers fuldtud Indsenderens Anskuelse om en Vestkysthavns store Betydning for Skibsfarten; i Nærheden af Hanstholm, d. v. s. ca. 4 Mil fra dette Punkt, skære alle Ruterne hinanden fra og til Kanalen og engelske Havne gennem Skagerrak. Ogsaa som et Modtræk mod den tyske Nord-Østersøkanal vilde Havnen faa stor Betydning, ikke blot ved at kunne supplere Frihavnen under Isvintre, men særlig ved at formindske den af Tyskerne saa stærkt fremhævede Fare ved Sejladsen gennem Skagerrak. At Frederikshavn er gaaet glip af mange Havarister, der i Stedet for have søgt svensk eller norsk Havn for Reparation, er utvivlsomt; denne Havn burde da ogsaa forlængst haft baade Dok og Reparationsværksted.

Derimod dele vi ikke Indsenderens Anker over Vestkystens mangelfulde Belysning; kraftigere Fyr end Hanstholms findes næppe nogetsteds.

## Tilflugtshavn paa Bornholms Østkyst.

I dette Blads Nr. 13 for 22de December f. A. har Redningsbestyreren for Bornholm og Møen atter henledet Opmærksomheden paa Nødvendigheden af bedre Havneforhold paa Bornholms Østkyst, hvilket alle, der have noget med Søvesen at gøre, maa hilse med Glæde, thi Trangen til en saadan paa den Side af Øen har været tilstede, saa længe Søfart har eksisteret.

I Artiklen hentyder Redningsbestyreren til, at Kravet om en Havn paa denne Side af Øen vil blive rejst af Sømanden selv, eller rettere af de, som repræsenterer Sømanden. Hvem her sigtes til, nævnes ikke, men det er at haabe, at de vigtigste af de her i Landet bestaaende Skibs- og Søfartsforeninger ere med blandt dem, som arbejde for Løsningen af Spørgsmaalet, der har været brændende nu i de sidste 10—20 Aar. Der er jo alt tidligere indgivet til vort Indenrigsministerium en Adresse om at faa en Havn paa den klippefulde Østkyst af Bornholm, men den frugtede ikke synderligt, thi der mentes, at naar Nexø fik et Beløb til Udlægning af Moler til Beskyttelse for Indsejlingen, saa var alt klaret og Sømanden maatte slaa sig til Taals hermed.

Det beklagelige er imidlertid, at siden Nexø ved Tilskud fra Statskassen fik de omtalte Moler udlagte, er Havnen rimeligvis bleven vanskeligere at besejle, end den nogensinde tidligere har været. Her, som overalt i vort lille Land, naar der har været Tale om at skulle afhjælpe et for Sømanden længe følt Savn, har der gjort sig saa mange Sær- og Egeninteresser gældende, hvilket ogsaa har været Tilfældet i de Aar, Diskussionen har staaet paa,

hvor en saadan Havn for Bornholms Vedkommende skulde anlægges. Redningsbestyrer Stub, og mange med ham, har holdt paa, at en saadan Havn skulde anlægges paa Østkysten af Bornholm, medens der fra anden Side er gjort gældende, at den nuværende Rønne Havn med en Del Forbedringer kunde blive en god Tilflugtshavn for Østersøfarten.

Det er unægtelig kun lokale Interesser, der her gøre sig gældende, thi det er indlysende, at det er, som Redningsbestyreren meget rigtig skriver, at hvad vi Sømand trænge til, er en Havn ved Bornholm for de vestlige Storme, og da kan Rønne Havn, hvor god den saa er, ikke være os til nogen synderlig Nytte. — Man vil dog vel ikke forlange, at en Skibsfører, efter at han først i Uger, under en vestlig Storm, har slaaet sig op under Bornholm, skal give sig paa det omtrent umulige, at krydse sig op forbi Hammeren, med Strøm og Vind imod, op til Rønne, og umuligt vil det være, hvis Skibet paa en eller anden Maade har lidt Havari; for mindre gode Sejlskibe er forøvrigt en saadan Krydsning umulig; selv af Dampere kunne meget faa under en Storm gaa Hammeren forbi.

Det er forresten ørkesløst at diskutere om, thi det, som Søfarten trænger til, er: en Havn et eller andet Sted paa Bornholms Østkyst og ikke paa Vestkysten af Øen, thi for de østlige Storme have vi adskillige Havne foruden Rønne at ty til. Sidste Vinters Isforhold viste ogsaa tilfulde, at Havnene paa den østlige Side af Øen vare saa at sige isfrie hele Vinteren, medens Vestkystens Havne vare blokkede af Is i flere Uger. Post maatte jo i lange Tider gaa over Sverig til Nexø.

Det er derfor glædeligt, at Sagen er rejst, thi det er at haabe, at alle Skibsfører- og Sømandsforeninger heri Landet nu med Iver og Alvor vil arbejde for at det saa længe følte Savn kan blive afhjulpeth, at vi kunne faa en god Havn paa Bornholms Østkyst, saa vi Skibsførere kunne blive fri for, saaledes som sidste Efteraar var Tilfældet, i Uger at flytte fra det ene Sted under Øen til det andet.

Særligt retter jeg min Opfordring til de i Kjøbenhavn bestaaende Skibsførerforeninger og Assuranceforeninger,

men ogsaa Skibsførerforeningerne i Provindserne opfordrer jeg til at slutte sig sammen og arbejde for at vi dog paa nogle af de mest udsatte Farvande kunne faa en Havn at ty til, naar Nødvendighed fordrer det, thi det er sparsomt, hvad vort Land har gjort i den Henseende, naar vi se hen til andre Lande. Vore nyere Havne, der i de senere Aar ere anlagte ved Statshjælp, ere særlig byggede i Landvæsenets og Dampskibsfartens Interesser.

Ærøskjøbing i Januar 1894.

*En Skibsfører.*

## Bedre Havneforhold paa Bornholms Østkyst.

Som ældre Skibsfører har det været mig en Tilfredsstillelse at se herigennem Bladet, at Spørgsmaalet atter er rejst angaaende Anlægget af en mindre Tilflugtshavn paa Bornholms Østkyst.

At Trangen til en saadan Havn er tilstede, vil vel ingen benægte, som har sin Fart væsentligst paa Østersøen, thi hvor skal man vel hen, naar man endelig under en vestlig Storm har naaet op i Læ af Øen, det være sig med et Sejl- eller Dampskib, naar det ligger mere end 10 Fod i Vandet (Se Skibsmægler i Odense O. M. Friis's Bog om Havneforholdene i Danmark af 1891). Det gik vel adskillige andre Skibsførere som mig, naar der paa Finansloven for 1882/83 blev bevilget 15000 Kr. til Undersøgelse af de stedlige Forhold med Hensyn til Anlæg af Udførsels- og Tilflugtshavne paa Jyllands Kyster og ved Bornholm, at de tænkte, nu faa vi da endelig de saa længe ventede Havne, men desværre blev det en Skuffelse for mange; thi dem fik vi ingen af.

Om det nu vil blive til noget, maa Tiden vise; thi vi forhaste os ikke med den Slags Sager her i vort lille Land. Det er vistnok hævet over enhver Tvivl, at skal vi have Havne til Gavn for Sømanden, naar han er i Nød, eller trænger til at udhvile sig, saa maa det blive vore større Skibsførerforeningers Bestyrelser, der først og fremmest maa give deres Meninger tilkende, thi de allerfleste Medlemmer i disse have enten selv været eller ere endnu Skibsførere, og vide, hvor stor Trang der er til Tilflugtssteder for Sømanden.

Naar jeg tillader mig at tage Ordet i denne Sag, saa er det fordi dette Nød- eller Tilflugtshavnspørgsmaal i høj Grad trænger til en snarlig Løsning; thi ser man hen til Øens vigtige Beliggenhed for Skibsfarten paa Østersøen, kan der ikke være Tvivl om, at der paa Øens Østside savnes et Tilflugtssted, der blot nogenlunde svarer til de Betingelser, som med rette bør og kan stilles til en Havn paa denne klippefulde Kyst. — Den Mængde Skibe, der mellem Aar og Dag under vestlige Storme søge Læ under Øens Østside i Efteraars- Vinter- og til dels Foraarsmaanederne, tale tydeligere end noget andet om, at der er Trang til Stede til et saadant Tilflugtssted.

Der kan næppe være Grund til at tvivle om andet end, at de høje Bevillingsmyndigheder ville bevilge de fornødne Pengemidler til Anlæg af en saadan Havn, naar der ses hen til, hvad der er bevilget i de senere Aar til Anlæg af Fyr paa adskillige Steder i vore Farvande, samt ligeledes til Forbedring af Redningsvæsenet paa de danske Kyser.

Efter hvad der ved flere Lejligheder i de kjøbenhavnske Dagblade er blevet oplyst, saa skal Nexø Havn kunne omdannes til en mindre Tilflugtshavn, indtil en Vanddybde af ca. 20 Fod, for nogle faa Hundrede Tusinde Kroner. Det er imidlertid ikke noget, jeg skal indlade mig paa at afgøre, hvor stor en Sum, der skal til for at faa den nævnte Vanddybde; thi dertil er jeg for lidet kendt med Forholdene dersteds, men saameget kan jeg sige, at Omdannelsen af Nexø Havn til en mindre Tilflugtshavn ikke er uoverkommeligt for den danske Statskasse; thi store Summer vil ikke

medgaa hertil. Det bliver noget helt andet, naar Talen kommer til at dreje sig om en Havn paa Jyllands Vestkyst. Vi maa vel ogsaa have Forpligtelser overfor de andre søfarende Nationer; thi flere af dem have jo anlagt Tilflugtshavne, f. Eks. England og Frankrig, paa de mest udsatte Steder for Søfarten. Havde vort lille Land to saadanne Tilflugtshavne, en større paa Jyllands Vestkyst og en mindre paa Bornholms Østkyst, som ere de vigtigste Punkter paa den alfare Søvej, hvor saavel Havne- som Lodspengene vare meget moderate, saa var det alt, hvad man med Billighed kunde forlange af Danmark. Baade for Skibsførere og Mandskab er det desuden en stor Beroligelse og Tilfredsstillelse, naar de under stormfuldt Vejr, som f. Eks. i dette Efteraar, vide, at en Tilflugtshavn med ringe Afgifter er i Nærheden, hvor de kunne finde Læ, naar de ikke længere kunne holde den gaende.

Ogsaa afvigte Vinters Isforhold talte tilfulde om, hvor stor Trang der er til en Havn paa den østlige Side af Øen.

At den tiltagende Dampskibsfart skulde gøre saadanne Havne overflødige, vil ikke med Rette kunne paastaas, thi Dampskibe ere tværtimod i Tilfælde af Havari i Reglen værre farne end Sejlskibe.

Det maa være en Selvfølge, at ved Anlægget af saadanne Havne maa Staten tage Sagen i sin Haand, thi man kan ikke vente, at Kommunerne skal gøre saadanne store Ofre for Søfarten i Almindelighed, naar de først har Havne, som de nogenlunde kunne hjælpe sig med. At de nok kunde støtte Anlægget paa en eller anden Maade er indlysende, thi de vilde jo høste Gavn deraf.

Den i 1883 nedsatte Kommission er heller ikke blind for den Trang, der er til en større Havn ved Bornholm; thi den udtaler sig i Betænkningen Side 174 saaledes:

»Sejlskibet paa Østersøen er stor, og der findes ikke paa dette Strøg nogen større bekvem Havn, der er let tilgængelig. Christiansø afgiver vel en brugelig lille Nødhavn, men den er dels ikke sikker med alle Vinde, dels vanskelig at komme ind i og temmelig blottet for Hjælpekilder. Paa Vestkysten af Bornholm findes vel Rønne Havn, der hvad Vanddybden angaar i de fleste Tilfælde vil kunne være tilstrækkelig, men med vestlige stormende Vinde er den for Skibe fra Østsiden af Øen meget vanskelig at naa.

Af disse af Kommissionen fremsatte Udtalelser fremgaar det tydeligt, at der ingen Havn findes paa Østsiden af Øen, der har den Størrelse og Dybde, at den kan gavne Skibsfarten paa Østersøen noget.

Hvad der allerførst maatte stræbes hen til var, at Staten lod udarbejde Plan, Tegning og Overslag over Bekostningerne ved Udvidelsen af en af de bornholmske Havne paa Østkysten, især Nexø, hvor der alt fra Statens Side er ydet et betydeligt Tilskud til Forbedring af Havneforholdene samme Steds; thi da fik man at se, hvor stor Bekostningen vilde blive ved Udvidelsen og Forbedringen af Nexø Havn.

Den 27de Januar 1894.

*En ældre Skibsfører.*

## Literatur.

Fra det hydrografiske Institut i Washington have vi faaet tilsendt: »Pilot chart of the north atlantic Ocean« for Januar 1894, og idet vi henlede vore Skibsføreres Opmærksomhed paa disse Kort, hvoraf der udkommer et hver Maaned, skulle vi benytte Lejligheden til nærmere at redegøre for deres Indhold.

I Kortet findes angivet forskellige Data, som ere eller antages at ville blive gældende for den paafølgende Maaned, saasom: Vindens Retning og Styrke, Beliggenhed af NO-Passatens Sydgrændse og SO-Passatens Nordgrændse, Havstrømningernes Sætning, Sejl- og Dampskibsruiter, Taage- og Regnbælter samt Kurver for Barometerstand, Thermometerstand og Misvisningens Størrelse.

Desuden findes mangfoldige Oplysninger, som ere indsamlede i den foregaaende Maaned, saasom f. Eks. om Stormenes Baner og deres Styrke, om Isens Opræden enten i Form af Isbjerge eller faste Masser, om de Steder, hvor Vrag eller forladte Skibe ere antrufne, med vedføjet Dato etc.

For at Kortene kunne give et saa tro Billede som muligt af de virkelige Forhold, vil det selvfølgelig være af yderste Vigtighed, at alle Iagttagelser paa ovennævnte Omraader komme til Udgiiverens Kundskab, og i Skibsfartens Interesse anmode vi derfor alle danske Søfarende om at yde deres Bidrag til nævnte Øjemeds Opnaaelse ved at indsende Underretning om Alt Sagen vedrørende til »Dansk Søfartstidendes« Redaktion, der da vil drage Omsorg for, at saadanne Meddelelser blive tilstillede det hydrografiske Institut i Washington.

## Søkort.

Vi have modtaget følgende:

Den 6te September 1893 købte jeg Søkort over Østersøens nordlige Del paa Søkortarkivet og maatte selvfølgelig anlage, at alle de sidste Rettelser vare anførte herpaa, og at det saaledes var aldeles tilforladeligt. Der er bemærket paa Kortet, at Kompasserne ere aflagte med den i 1885 antagne Misvisning, der aftager 5 à 6 Minutter aarlig, men da der ikke staar anført, hvor meget Misvisningen var i 1893, da ingen Grader er anført paa Kompasset og ingen bestemt Misvisning angivet, saa er dette Grunden til min Klage. Jeg anser det for en stor Fejl, at Søkortarkivet forhandler slige Kort, som man ikke trygt kan stole paa, og som kan foranledige, at man let kan komme ind paa en fejlagtig Kurs, og haaber derfor, at det snarest af Arkivet bliver berigtiget.

*En Skibsfører.*

## Fra Sø og Land.

De transatlantiske Dampskibsselskaber. Fra Liverpool telegraferes til »Ritz. Bur.« den 5te Februar: »I Anledning af Rygter fra New-York om, at samtlige de atlantiske Dampskibslinier, som befordre Passagerer, paa-tænke en Sømmenslutning (pool), har Repræsentanten for et af de ledende Dampskibsselskaber erklæret Meddelelsen for urigtig, saavidt den angaar britiske Linier.

Derimod have kontinentale Linier allerede truffet Overenskomst om en Pool for de atlantiske Passagertrafik-Indtægtes Vedkommende og forhandle for Tiden om en Godsindtægt-Pool. De britiske Linier ville muligvis for at forringe Konkurrencen slutte en Overenskomst med de kontinentale Linier paa Betingelse af, at de kontinentale Linier trække sig tilbage fra den skandinaviske Passagerforretning, saaledes at denne overlades de britiske og skandinaviske Selskaber.

Repræsentanterne for ovennævnte Sømmenslutning have gjort Thingvallaselskabet et Tilbud, som dette er gaaet ind paa, og hvorved fastslaas en Ordning, der sikker Selskabet, at det uforstyrret kan fortsætte sin Trafik. Thingvallaselskabet berøres saaledes ikke af den trufne Ordning.

## Besejling af de grønlandske Kolonier. 1894.

Nr	Skib.	Bestemmelsessted.	Sidste Dag for Modtagelse af Breve	Afgang.
1	Hvidbjørnen, 1. Rejse .	Julianehaab . . . . .	16. Marts.	18. Marts.
2	Nordlyset, 1. Rejse . . .	Godthaab og Sukkertoppen . . . . .	23. . . . .	25. . . . .
3	Ceres, 1. Rejse . . . . .	Godthaab og Holstensborg . . . . .	s. D.	s. D.
4	Lucinde . . . . .	Sukkertoppen, Holstensborg, Christianshaab og Jakobshavn . . . . .	20. April.	22. April.
5	Thorvaldsen . . . . .	Umanak og Upernivik . . . . .	27. . . . .	29. . . . .
6	Peru . . . . .	Umanak, Upernivik og Prøven . . . . .	4. Maj.	6. Maj.
7	Tjalfe . . . . .	Godhavn, Ritenbenk og Umanak . . . . .	11. . . . .	13. . . . .
8	Constance . . . . .	Godthaab og Frederikshaab . . . . .	18. . . . .	20. . . . .
9	Hvalfisken . . . . .	Frederikshaab og Julianehaab . . . . .	25. . . . .	27. . . . .
10	Hvidbjørnen, 2. Rejse .	Godhavn og Egedesminde . . . . .	} Efter Hjemkomsten fra 1ste Rejse.	}
11	Nordlyset, 2. Rejse . . .	Christianshaab og Jakobshavn . . . . .		
12	Ceres, 2. Rejse . . . . .	Egedesminde, Christianshaab og Ritenbenk . . . . .		

Postsager, hvortil henregnes Breve og Brevpakker indtil 1/2 Pds. Vægt samt Aviser, afleveres i Direktoratets Bogholderkontor (Lille Torvegade Nr. 4, 1ste Sal) inden den for Breves Modtagelse ovenfor angivne Tid.

Sendingsgods til de for det paagældende Skib anførte Bestemmelsessteder maa derimod afleveres til Pakhuskontoret 8-10 Dage før Skibets Afgang, hvorom nærmere Bekendtgørelse sker i Berlingske Tidende; men forinden Godset kan modtaget paa Pakhuskontoret, maa Ladeseddel erhverves i Bogholderkontoret (Lille Torvegade 4) efter skriftlig Anmeldelse med Angivelse af Godsets Art og dets Værdi, for saa vidt det ønskes assureret.

Spiritnosa maa ikke udsendes uden med Direktoratets særlige Tilladelse, som ligeledes maa søges i Bogholderkontoret, men behandles iøvrigt som Sendingsgods.

Randers Dampskibsselskab af 1866 giver 4 pCt. i Udbytte for sidste Aar.

Dampskibet »Stockholm«, der indtil for kort siden besørgede Farten mellem Helsingør og Helsingborg, og ellers har sejlet i Sundfart, er af det forenede Dampskibs Selskab solgt til Gøteborg og afsejlet deriil.

En ny Opfindelse paa Redningsvæsenets Omraade er nylig gjort af en tysk Søofficer, nemlig Fremstilling af en Redningsbøje med elektrisk Belysning. Et Forsøg, som blev gjort i Kiel i forrige Maaned med en af disse Bøjer under en Prøve-sejlad med et af Krigsskibene, gav et saa gunstigt Resultat, at den nye Opfindelse formenes at ville blive indført i Flaaden og paa Postdampere etc. i en nær Fremtid. Bæreevnen er forskellig efter Størrelsen, men skal kunne naa en betydelig Højde, og Brændetiden varer i 24 Timer.

## Øvelsesskib for unge Sømænd, der have bestaaet Styrmandseksamen.

(Fortsat).

Tuxen saa nok, at Lærere havde Nytte af at gaa som Passagerer med et Skib, men der foretoges ikke altid om Bord, hvad der kunde gøres; i et Øvelsesskib var derimod alt indrettet derpaa. Han troede fremdeles ikke, at man skulde bryde sig om Udgifterne.

Bidstrup vilde til sin tidligere Udtalelse føje, at han kun protesterede mod Beskyldningen for Tilbagegang hos Sømandsstanden. Han kunde godt se Fordelene ved et Øvelsesskib og var vis paa, at der var mange, der trængte til saadan Uddannelse, som dot kunde give.

Kom. Jespersen bemærkede til Rasch, at denne vistnok stod ene i sit Syn paa »Georg Stage«; man havde ofte der om Bord Sønner af Skibsførere, som selv kunde have taget dem med ud, og der kommer stadig flere af dem; dette viser, at det ikke alene er Færdigheden, men ogsaa den moralske Side af Opdragelsen, man lægger Vægt paa, Orden og Disciplin. Matrosstanden er vistnok gaaet tilbage i Retning af Disciplin »Georg Stage« kunde ganske vist ikke opdrage Drengene til at være Matroser, men det viser sig dog, at naar de have faaet den fornødne legemlige Udvikling, faa de let Hyre som Ungmand; han vilde mene, at en saadan Dreng var nyttigere end den voxne Smedesvend og lignende Folk, og han saa deri, at Marstal-Skibene maatte tage sin Tilflugt til slige Folk, et Bevis paa, at Sømandsstanden virkelig var gaaet tilbage Vor Fart er forandret fra Langfart til Kortfart, saa Skipperen kunde ikke opfylde sin Pligt overfor Drengene, hvor gerne han end vilde. Svælget mellem for og agter kan næppe fyldes helt, uden at give Folkene større Uddannelse. Rasch havde ment, at Maskinmestoren burde have en mere selvstændig Stilling, men dette var vist farligt; Skipperen burde dog være Nr. 1. Der kunde synes at være Modstrid mellem Udtalelserne i Gaar, da man mente, at der var Fare for at gaa for vidt i Maskinlære, og i Dag, da man ønskede Eleven undervist i Maskinrummet, hvilket altsaa syntes at føre noget videre, men det sidste var dog nok det bedste. — M. H. t. hvorvidt Udbyttet stod i Forhold til Bekostningen, da kunde jo kun Erfaringen vise dette, men den Bekostning, der er kalkuleret, er neppe større, end at et Forsøg bør gøres. Et Dampskib, der altid skulde gaa under Damp, vilde blive for bekosteligt, hvorimod Bekostningen med en lille Maskine i et Sejlskib kun vilde blive ringe; med »Georg Stage« var den kun 3—600 Kr. aarlig. Handelsskibenes Besætning er bleven ringere, beklageligt nok, og det er ikke alene i Antal, men ogsaa i Alder og fysisk Kraft, det er gaaet tilbage.

Kapt. Holm forespurgte i Anledning af, at der flere Gange var udtalt, at Skippere og Styrmand skulde bankes op til at gøre deres Pligt overfor Drengene, hvorledes dette skulde gøres. Naar man vilde have indpodet et særligt Ansvar hos Skipper og Styrmand i saa Henseende, maatte man over til Apprenticesystemet, men dette kunde næppe tænkes indført hos os. Rasch's Bemærkning, at Lærerne kunde faa Uddannelse paa Passagerskibe, var i og for sig god nok, men det vilde jo dog afhænge af Kaptajnen, om saadant kunde ske.

Grube kunde ikke se, at Sømandsstanden var gaaet tilbage, og med Hensyn til at manøvrere eller søge ind og ud af Havn var den det ikke. Aarsagen til Klagerne ligger nok

## Havarier, Forlis m. m.

Bark »Erato«, Cronberg af Sølvborg, fra Helsingborg til Garston med Tømmer, er strandet en Mil vest for Højen. Skibet kæntrret. Besætning bjerget paa 2 Mand nær, der druknede. Dækslasten drev i Land.

nærmest i, at Skibene ere voksede i Størrelse stærkere end Søfolkenes Antal. I Marstal havde man været glad ved »Georg Stages« Dreng. (Sluttes).

## Skibsefterretninger.

### Dampskibe.

#### Det forenede Dampskibsselskab.

Alexander III, Rabe, ankom 6. Febr. til Batoum, bestemt til Odessa. — A. N. Hansen, Thiedemann, afgik 6. Febr. fra Alicante til Malaga og Cadiz. — Antwerpen, Caroc, afgik 6. Febr. fra Algier til Tunis, Piræus, Smyrna. — Castor, Kruse, afgik 3. Febr. fra Kbhvn. til Antwerpen, Levanten og Sortehavet. — Chr. Broberg, Gøtsche, afgik 5. Febr. fra Palamos til Genua, Livorno, Neapel. — Douro, Brabrand, afgik 31. Jan. fra Kbhvn. til London og Portugal. — Georgios I, Rohde, afgik 6. Febr. fra Antwerpen til Cardiff, Levanten og Sortehavet. — J. C. Jacobsen, Bech, afgik 27. Jan. fra Newcastle til Marseille og Spanien. — Kiew, Rasmussen, afgik 6. Febr. fra Dartmouth til London, Kbhvn. og Libau. — Kursk, C. de V. Staal, ankom 3. Febr. til Libau, bestemt til Kbhvn. og Bordeaux. — Leopold II, Jespersen, ankom 7. Febr. til Kbhvn. — L. P. Holmblad, Ingerslev, afgik 6. Febr. fra Constantinopel til Moss og Christiania. — O. B. Suhr, Koch, ankom 7. Febr. til Kbhvn., bestemt til London. — Omsk, Kihl, afgik 2. Febr. fra Constantinopel til Algier, Lissabon og Kbhvn. — Tejo, Fenger, afgik 6. Febr. fra Bordeaux til Havre og Kbhvn. — Tomsk, P. H. Petersen, ankom 6. Febr. til Reval, bestemt til Rotterdam, Antwerpen og Sortehavet. — Vesuv, Gade, afgik fra Kbhvn. 8. Febr. til Laurvig, Spanien og Italien.

Constantin, Fenger, ankom 4. Febr. til Newcastle. — Esbern Snare, Holm, ankom 4. Febr. til Odense. — Esbjerg, Bentzen, afgik 6. Febr. fra Aalborg til Leith via Odense og Aarhus. — Georg, Nielsen, ankom 4. Febr. til Kbhvn. — Knuthenborg, Hansen, afgik 7. Febr. fra Newcastle til Aalborg. — Kronen, P. Petersen, afgik 7. Febr. fra Newcastle til Nykjøbing F. — Storebelt, Güllich, afgik 6. Febr. fra Nakskov til Newcastle via Horsens og Aalborg. — Union, Bloch, ankom 4. Febr. til Leith.

Anglo Dane, Petersen, 4. Febr. passeret Skagen, bestemt til Antwerpen. — Axelhuus, Goll, afgik 5. Febr. fra Kbhvn. til Vestnorge. — Bergenhuus, Jørgensen, ankom 6. Febr. til Hamburg, bestemt til Nakskov. — Charkow, Fischer, ankom 2. Febr. til Hull, bestemt til Libau. — Christian IX, Mollerup, ankom 5. Febr. til London, bestemt til Kbhvn. og Königsberg. — Christianssund, Jensen, afgik 6. Febr. fra Christiania til Göteborg, Kbhvn. og Stettin. — Frederik, Harboe, ankom 3. Febr. til Hull, bestemt til Kbhvn. og Königsberg. — Jolantha, Hansen, ankom 25. Jan. til Hamburg. — Kasan, Thomsen, afgik 5. Febr. fra London til Kbhvn. og Königsberg. — Laura, Christiansen, afgik 21. Jan. fra Granton til Færøerne og Island. — Libau, Andersen, afgik 5. Febr. fra Hamburg til Kbhvn. — Minsk, Olsen, ankom 4. Febr. til Kbhvn., bestemt til Danzig. — Louise, Brabrand, ankom 29. Jan. til Pillau, bestemt til Hull. — Morsø, Lind, ankom 1. Febr. til Hull, bestemt til Libau. — Moskov, Petersen, ankom 5. Febr. til Antwerpen, bestemt til Kbhvn. og Libau. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom 1. Febr. til Antwerpen, bestemt til Kbhvn. og Libau. — Nordjylland, Jensen, ankom 30. Jan. til Libau, bestemt til Hamburg. — Odin, Frisette, ankom 6. Febr. til Hamburg, bestemt til Kbhvn. og Danzig. — Perm, Christensen, ankom 5. Febr. til Kbhvn., bestemt til London. — Pregel, Egidiusen, afgik 7. Febr. fra Kbhvn. til Hull. — Romny, Andersen, ankom 2. Febr. til Libau, bestemt til Hull. —

Thyra, Garde, afgik 6. Febr. fra Pillau til London. — Tula, Paaske, ankom 5. Febr. til Kbhvn., bestemt til Hamburg. — Valdemar, Sørensen, ankom 5. Febr. til Libau, bestemt til Kbhvn. og Antwerpen. — Vendsyssel, Sørensen, ankom 1. Febr. til London, bestemt til Libau. — Aarhus, Thøgersen, afgik 7. Febr. fra Stettin til Kbhvn. og Gøteborg. — Baron Stjernblad, G. Michelsen, ankom 1. Febr. til Pillau, bestemt til Kbhvn. og London. — Botnia, I. C. Holm, afgik 7. Febr. fra Kbhvn. til Hangø. — Dagmar, F. Hansen, ankom 3. Febr. til Korsør. — Nidaros, C. Nielsen, afgik 6. Febr. fra Stavanger til Arendal, Kbhvn. og Stettin. — Olga, A. Norden, ankom 4. Febr. til Pillau, bestemt til Kbhvn. og Hamburg. — Viking, Jørgensen, ankom 6. Febr. til Liverpool, bestemt til Manchester.

### Dannebrog.

Christiansborg, Ewaldsen, afgik fra Reval 3. Febr. til London. — Fredensborg, van Deurs, afgik fra Riga 3. Febr. til Dünkirk. — Frederiksborg, Hartmann, ankom til Reval 5. Febr. — Rosenborg, Schultz, ankom til London 5. Febr.

### Carl, Skjold, Gorm.

Dan, Kræmer, afgik fra Libau 26 Jan., ankom til London 4. Febr. — Danmark, Heintzelmann, afgik fra London 4. Febr. til Methil. — Erik, Wrisberg, afgik fra Antwerpen 28. Jan., ankom til Libau 3. Febr. — Frode, Christensen, afgik fra Rouen 1. Febr., ankom til Cardiff 5. Febr. — Gorm, Jørgensen, afgik fra London 31. Jan., ankom til Cardiff 3. Febr. — Knud, Jørgensen, afgik fra Libau 29. Jan., ankom til London 7. Febr. — Magnus, Aaris, afgik fra Kbhvn. 3. Febr., ankom til Libau 5. Febr. — Olaf, Risø, afgik fra Kbhvn. 8. Febr. til Libau. — Skjold, Jensen, afgik fra Aarhus 4. Febr., ankom til Libau 6. Febr. — Svend, Schmidt, afgik fra Libau 26. Jan., ankom til Rouen 4. Febr.

### Kjøbenhavn.

Carl Heckscher, Petersen, ankom til Reval 2. Febr. — Jylland, Starck, afgik fra Libau 3. Febr. til London. — Sjælland, Hansen, ankom til London 5. Febr.

### Nordsøen.

England, Hansen, ankom til Libau 5. Febr. — Holland, Jensen, ankom til Kbhvn. 6. Febr. — Rusland, Schmidt ankom til Newcastle 31. Jan. — Skotland, Albrechtsen, ankom til Masnedsund 3. Febr. — Swarland, Pii, afgik fra Libau 30. Jan. til Southampton. — Tydskland, Svendsen, ankom til Rouen 5. Febr.

### Thingvalla.

Norge, Knudsen, afgik fra Christianssand 2. Febr. til New-York. — Thingvalla, Berentzen afgik fra New-York 27. Jan. til Kbhvn.

### Det Store Nordiske Telegrafelskab.

H. C. Ørsted, Ørsted, er siden 30. Jan. beskæftiget med Kabelreparation i Nordsøen. — Store Nordiske, Petersen, ligger i Shanghai.

### Det danske Petroleums Aktieselskab.

Christine afgik fra New-York 19. Jan., ankom til Kbhvn. 7. Febr., bestemt til Aarhus.

### Det Helsingørske Dampskibsselskab.

Dana, Larsen, ankom til London 6. Febr. — Kronborg, Krohn, afgik fra Grangemouth 7. Febr. til Kbhvn.

### Jydsk-engelske Dampskibsselskab, Aarhus.

Hengest, Bager, afgik fra Boness 2. Febr., ankom til Aarhus 5. Febr. — Octa, Enemark, ankom til Gøteborg fra Newcastle 5. Febr. — Orrik, Erichsen, afgik fra Gøteborg 1. Febr., ankom til Newcastle 5. Febr.

### J. Lauritzen, Esbjerg.

Nerma, Degn, afgik fra Frederikshavn 1. Febr., ankom til Gøteborg 1. Febr. — Nordsøen, Meinertz, ankom til Esbjerg 3. Febr., afgik s. D., ankom til Gøteborg 4., afgik 6. til Aberdeen.

### Sejlskibe.

#### Esbjerg.

3-mst. Skonnert Marie Louise, Kapt. L. A. Mecklenburg,

af Esbjerg, har anløbet Rio Grande og er derfra gaaet i Karantæne.

### Fanø, Sønderho.

Anne Charlotte, Pedersen, afgik fra Cardiff 27. Novbr., ankom til Rio Grande 22. Jan. — Eliza, Thomsen, afgik fra St. Thomas 21. Novbr., ankom til Monte Christo 22. Jan.

## Fragtberetninger.

D'Hrr. Funch, Edye & Co., New-York, meddele under den 26. Januar:

Da Begæret efter Kornskibe atter har givet Anledning til Frygt blandt Rederne, have disse set sig nødsaget til igen at indgaa paa en lille Reduktion i Raterne trods den Kendsgerning, at Tilbudet af Dampere ingenlunde kan kaldes rigeligt.

Dampere af Middel-Størrelse opnaa fremdeles de bedste Rater, da Tilbudet af passende Baade er i høj Grad begrændset og disse ere til Tider stærkt søgte i specielle Farter.

Fra Bomuldshavnene er der nogen Efterspørgsel efter Dampere, men de foreslaaede Rater anstaa ikke Rederne, og kun en tilfældig Befragtning har fundet Sted.

Fragterne fra Cuba ere de eneste, som udvise en fremad-gaaende Tendens, og Begæret efter Skibe, i Særdeleshed for hurtig Lastning, synes tilstrækkelig livlig til at give godt Haab om en yderligere Fremgang i disse Rater.

Vi have ingen Forandring at melde i Markedets Tilstand for Sejlskibe, hvis Antal er alt andet end rigeligt, men dog synes ganske tilstrækkeligt til at dække det nuværende ringe Begær. Raterne have imidlertid øjensynlig nu endelig naaet det laveste Standpunkt, og vi tro nu, at indtrædende Forandringer vil blive til det bedre.

Der er betalt følgende Rater:

#### Korn:

Philadelphia til Cork f. O. 3/  
New Orleans til Rouen 14/6 d.

#### Bomuld:

Galveston til Liverpool 35/ à 38/. Havre eller Bremen 36 à 36 3.  
Wilmington til Liverpool 30/.

#### Petroleum:

New-York til Gibraltar 11 cents  
New-York til Liverpool 1/. 7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> d.  
New-York til Japan en Havn 17 cents, to Havne 18<sup>1</sup>/<sub>2</sub> cents.  
Philadelphia til Japan en Havn 18 à 18<sup>1</sup>/<sub>2</sub> cents, to Havne 20 cents.

#### Diverse:

Philadelphia til Havanna Kul Doll. 150 à 160.  
Boston til Buenos-Ayres Trælast Doll. 7.  
Pensacola til Buenos-Ayres Trælast Doll. 11.

D'Hrr. Holm & Wonsild, Kjøbenhavn og Lübeck, meddele os den 7. Febr.:

Siden vor sidste Beretning er Fragtmarkedet ikke foregaaet nogen væsentlig Forandring; naar undtages at nogle enkelte smaa Dampere, afladede fra Libau, Riga og Danzig have erholdt lidt over Dagsfragt, er der betalt samme Fragter i Februar som i Januar Maaned og der er paa Grund af det milde Vejr og det stadig rigelige Tilbud af Tonnage, desværre ingen Udsigt til Bedring i Markedet, med mindre samme undergaaer en Forandring i Retning af en uforudset større Omsætning.

Reval noter for Dampere:

1/3 London, 1/6 Kontinentet, 1/9 Bristolkanalen alt Hvedebasis til Danmark 15.16 M. pr. 2000 Kilos Hvedebasis eller Olietkager.

Riga og Libau noter for Dampere:

1/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Østkyst London, 1/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Eng. Kanal, 1/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Bristolkanalen, 1/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Nantes alt pr. lbs. Korn. Endvidere noteres en lille Ladning Olietkager Libau, Eng. Kanal 10/11 sh. pr. Ton til Danmark eller Sverrig søges flere smaa Dampere til 15 M. pr. 2000 Kilos Rugbasis.

Königsberg noter for Dampere:

til Danmark 16/17 M. pr. 2500 Kilos tunge Kornvarer, 55 Pf. pr. 50 Kilos Klid til Storbritanniens Østkyst 1/9, Eng. Kanal 2/, Bristolkanalen 2 6 d. pr. 500 lbs. Hvedebasis.

Danzig noter for Dampere:

til Newcastle 6/6 d. pr. Ton Sukker, til Liverpool 8/ pr. Ton Sukker, til Danmark 15.16 M., til Øst-Norge 17 M. pr. 2500 Kilos tunge Kornvarer, 55/60 Pf. pr. 50 Kilos Klid.

Kulfragterne fra Storbritanniens Østkyst ere uforandrede 6 sh. til Danmark.

Sejlskibe. Paa Grund af det stadige milde Veir, har der stadig været nogen Omsætning, men nogen Forandring i de sidst stiplede Rater er der ikke foregaaet. Desuden vil disse ej heller have nogen Betydning som Grundfragt pr. Foraar, thi naar først hele den oplagte Flaade begynder at komme i Markedet, vil de nu stiplede Fragtrater ogsaa foregaa en Forandring til Rederiernes Disfavør.

D'Hrr. N. Johansen & Dahl, Liverpool, meddele os under 3. Februar.

Fragtmarkedet i den forløbne Uge var roligt med en fastere Tendens.

Udfragterne ere vedholdende lave. — Retur viste der sig fastere Stemning fra River Plate, Vestkyst-Fragterne vare lige-

ledes bedre, og fra Calcutta er Raten nu 22/6 for April—Juni Lastning. — Risfragterne var noget flovere.

For Dampskibe afsluttedes følgende Udfragter. Fra Cardiff til St. Nazaire 5 1/4 francs, Honfleur 6/—, Dieppe 5/6, Caen 5/6, Lissabon 6/3, Trouville 6/1 1/2, Kjøbenhavn 5/7 1/2, Valencia 7/6, Barcelona 9.6 à 10/3, Genua 6/ à 6/6, Marseille 7 3/4 francs, Venice 7/6, Messina 6/7 1/2, Malta 4/6, Catania 6/9, Algiers 8 francs, Odessa 6/—, Gazette 10/3, Colombo 10/—.

Alexandria 5 9, Port Said 6/6, Aden 8/6, Bombay 7/3, Colombo 10/.

Fra Newcastle til Malmø 4 9, Reval 4/6, Wismar 5/—, Havre 4/6, Oporto 6/3, Cadix 5/9, Venice 7 1/2 1/2, Bilbao 4/9, Genua 5 6, Naples 5 9, Seville 8 6, Malaga 7/—, Constantinopel 5/4 1/2, Odessa 5/—, Alexandria 5/6.

Følgende Hjemfragter for Dampskibe rapporteres: Danube til U. K.-Cont. 15/— à 16/—, April; Odessa til

## Efterretninger for Søfarende.

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

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

**Nordsøen.** Anduvningstønden uden for *Thyborøn-Kanal* er bortdreven.

**Limfjorden.** I *Thyborøn-Kanal* er Dybden for Tiden ved Højvandstid:

Paa *Havreholmen* 10 Fod.

I *Kanalen* 9 Fod.

Paa *Fjordgrunden* 11 Fod.

**Smaalands Farvandet.** Det røde, faste Fyr paa *Orehoved* Havns V-lige Mole er flyttet 37 Alen S. 43° V. hen.

Holdt overet med det røde, faste Fyr paa *Dampfærgenhavnens V.-Moles Hoved* leder det i S. 82° Ø. og N. 82° V. i den dybe Rende S. for *Vedby-Hage* ind til *Dampfærgenhavn*.

De to røde Lanterner, der benyttedes som Ledefyr i den dybe Rende, tændes ikke mere.

### Østersøen, Sundet og Lille Belt.

**Sverig. Smålands Skjærgaard.** Til Foraaret flyttes Stagen ved *Ljunskärsgrundet* lidt N. hen uden for en funden Grund. 57° 30' 44" N. Br. 16° 46' 48" Ø. Lgd.

Til Foraaret foretages mellem *Strupö* og *Idö* følgende Forandringer i Afmærkningen:

Stagen med *Kost* ved *Mellersta Käringskärgrundet* flyttes noget N. hen uden for en funden Grund. 57° 33' 40" N. Br. 16° 41' 31" Ø. Lgd.

En Stage udsættes ved Ø-Siden af den nylig fundne 19 Fods Grund, *Södra Kråkgrundet*. 57° 38' 3" N. Br. 16° 45' 40" Ø. Lgd.

**Østergötlands Skjærgaard.** Til Foraaret udsættes en Stage N. for *Vestra Mjölkhamsgrundet* ved det mellemste Farvand forbi *Bokö* Lodsplads. 58° 5' 4" N. Br. 16° 51' 0" Ø. Lgd.

Til Foraaret flyttes Stagen ved *Ölskärs östra grund* NV. hen til NV-Siden af en funden 11 Fods Grund. 58° 28' 6" N. Br. 16° 59' 45" Ø. Lgd.

En 11 Fods Grund, *Södra Bettsuddgrundet*, er funden S. for Stagen ved *Bettsuddgrundet*. Til Foraaret udsættes en Stage ved denne Grund. 58° 29' 17" N. Br. 16° 59' 55" Ø. Lgd.

Stagen ved *Krokholmshällgrundet*, i Farvandet forbi *Näfsveparns Holme*, er inddragen. 58° 36' 52" N. Br. 16° 48' 17" Ø. Lgd.

Til Foraaret foretages følgende Forandringer i Afmærkningen Ø. for *Isö*:

Ved *Bosösten* flyttes Stagen uden for en 14 Fods Sten, som ligger tæt SSØ. for *Bosösten*. 58° 33' 10" N. Br. 16° 51' 45" Ø. Lgd.

Ved 14 Fods Grunden, *Ramsholmens nordra grund*, udsættes en rød Stage med *Kost*. 58° 34' 10" N. Br. 16° 51' 19" Ø. Lgd.

Lystønden ved *Djuggående grundet* males rød. Ved Grundens NØ-Side udsættes en Stage. 58° 35' 4" N. Br. 16° 50' 53" Ø. Lgd.

**Södermanlands Skjærgaard.** En 15 Fods Grund er funden c. 1/2 Kbl. S. 1/2 Ø. for SV-Prikken ved *Bettsgrundet* i Farvandet fra *Bettens Rhed* gennem *Hasselösund*. Prikken flyttes derfor S. for den fundne Grund. 58° 39' 3" N. Br. 17° 8' 33" Ø. Lgd.

Stagen, som stod ved *Idlibådsgrundet*, er inddragen. 58° 42' 50" N. Br. 17° 27' 30" Ø. Lgd.

Til Foraaret ombyttes Vageren ved *Vestra-Algubbsgrundet* med en Pyramidetønde. 58° 50' 36" N. Br. 17° 35' 16" Ø. Lgd.

### Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Vrag i Nordsøen.** Den 27de Januar. 56° 45' N. Br. 2° 7' Ø. Lgd. Et Vrag.

**Tydskland. Elben.** Belysningen af *Havnehovederne*, som ere under Bygning ved den nye Havn ved *Cuxhaven*, er forandret. Paa Ø-Enden af det Ø-lige og paa V-Enden af det V-lige *Havnehoved* brænder der nu et rødt Fyr over et hvidt.

**Jade.** Fyrskibene »*Aussenjades*», »*Minsener Sand*» og »*Genius Bank*» ere igen udlagte.

**Holland. Friesche Zeegat.** I *Friesche Zeegat* ere Stump-tønderne Nr. 15 og 17 samt den rød og sort vandret sribede Kugletønde Nr. 14 med Diamant igen udlagte. Hele Afmærkningen er dog ikke endnu paalidelig.

**Zeegat van Terschelling.** Afmærkningen i *Stortemelk* og *Farvandet til Harlingen* er igen i Orden.

**England. Fyrskibet „Goodwin“.** Forandringen af Taagesignalet paa Fyrskibet »*Goodwin*» er udsat til den 15de Marts.

**Gull stream.** I Begyndelsen af Marts 1894 udlægges en rød og hvid lodret sribet Tøndevager, kaldet *West Gull*, ved Ø-Kanten af den 15 Fods Plade, som har dannet sig V. for *Gull Tønde*.

**Thømsen.** Et 9 Fod langt, hvidt Brædt, mærket 5 er anbragt mellem de to Pæle paa S-Siden af *Maplin Fyrtaarn*. Underkant af Brættet er 5 Fod over Springtids Lavvande.

Et 8 Fod langt, hvidt Brædt er anbragt paa SØ-Siden af *Whitaker Baake*. Underkant af Brættet er 5 Fod over Springtids Lavvande.

### Nordlige Atlanterhav.

**Vrag m. m. i Atlanterhavet.** I *Atlanterhavet* er Vrag m. m. truffen saaledes:

Den 23de December. 34° 20' N. Br. 54° 4' V. Lgd. Vrag. kun lidt over Vandet. Fokke- og Stormast staaende.

Den ? 48° 45' N. Br. 11° 22' V. Lgd. Forladt Bark »*Habelock*».

Den 19de December. 51° 3' N. Br. 33° 17' V. Lgd. Vragstykke, c. 50 Fod langt.

Den ? 51° N. Br. 45° V. Lgd. Grønt Vrag uden Master.

Den 13de Januar. 51° N. Br. 15° V. Lgd. Bark paa c. 400 Tons liggende paa Siden, Petroleums Fade i Nærheden.

Den 15de December. 40° 42' N. Br. 44° 6' V. Lgd. Skibet »*Masatland*» stødte paa et Vrag, der syntes at være af et Skib paa c. 900 Tons med Rejsningerne staaende.

Den 26de December. 40° 5' N. Br. 33° 40' V. Lgd. Bark »*Orion*» af *Laurvig*, ladet med Tømmer. Masterne staaende. Sejlene blæste fra Ræruer.

**Frankrig. Loire.** I Loire ere alle Tønderne mellem *Saint-Nazaire* og *Paimboeuf* igen udlagte.

**Afrika V.-Kyst. Corisco bay.** Vraget af »*Macgregor Laird*» ligger sunket paa N-Siden af Indløbet til *Coriseo bay*, fra *Seagull rock* i S. 13° Ø. og fra *Mosquito point* i S. 80° V. 1° 5' N. Br. 8° 23' 5 Ø. Lgd.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. Machias bay. Maine.** Omtrent den 10de Februar 1894 forandres Taagesignalet ved *Libby Island Fyr*. Taagefløjten vil da hver 1/4 Minut give Et-Stød af 2 s. Varighed.

**Massachusetts.** Ved Indløbet til *Boston harbor* er, tæt inden for Klokketønden ved *Nix Mate*, udlagt en sortmalet Lystønde, der viser hvidt, fast Lys.

Naar der er stærk Isdrift, inddrages denne og lignende Tønder ved *Boston harbor*.

**Connecticut.** Omtrent den 31te Januar 1894 tændes et hvidt, fast Fyr paa Ø-Enden af den indre Bølgebryder, ved V-Siden af Indløbet til *Bridgeport harbor*. Flammens Højde:



L. H. A. R. 11/3 à 13/—, Novorrossisk til U. K.-Cont. 11/3 à 12/6, Varna 12/6 à 13/—, Alexandria 10/ à 11/6, Sulina 11/6 à 13/—, Smyrna til Bristol 11/3, Oran til Bristol 16/6, Poti til Rotterdam 14/6, Huelva til Rotterdam 8/3, Antwerpen eller Ghent 8/6, Hamburg 9/—, Benisaf til Tyne 8 1/2, Bilbao til Glasgow 5/3, Middlesborø 5/4 1/2, Bombay til U. K.-Cont. 19/6 à 20/6, Kurrachee 20/ à 20 6; Rice ports 30/— prompt; Madras 30/—, Marseilles 28/9; Calcutta til Dundee 20/— prompt.

New-York, c. f. o. prompt, 11,000 quarters 3/4 1/2, Sound ports 3/7 1/2, New-Orleans 3/6 og 3 9.

Baltimore eller Newport, News, til Leith 2/9.

Pensacola til Ronen, 1440 Netto Register 112,6 pr. Stds. Pitch Pine.

For Sejlskibe rapporteres følgende Udfragter afsluttede:

Fra Cardiff til Mauritius 12/6, Algoa Bay 13/9, Cape Town

12/6, Rio Janeiro 15/—, River Plate 9/ à 10/—, Pernambuco 12/6, Bahia 12/6, Port Pirie, Cokes à 14/6. Tyne til Cape Town 13/9, Glasgow til Valparaiso 12/6, Liverpool til Melbourne og Newcastle N. S. W. 12/6, Buenos-Ayres 10/—, Pernambuco 11/6, Bahia 11/—, Santos 24/—; Stykgods Santos 28/—, Rio Janeiro 24/—, Port Natal 20/—, Para 13/6.

Returfragter for Sejlskibe er afsluttet følgende:

Buenos-Ayres til U. K.-Cont. flere Træskibe 1000/1200 Reg. Tons à 18/ til 19/6; Jern og mindre Fartøjer 20/—, Rosario 26/—, Hvede eller Salpeter fra Vestkysten à 25/—, San Francisco à 26/3, Port Pirie 28/9, Newcastle N. S. W. til San Francisco 13/6, Vestkysten 14/, Pitch Pine fra Gulfhavnene 90/— à 95/—, Harpix og Terpentint fra Saterne 2/6 à 3 9 + 5 1/2 og 3 9 à 4' + 5 1/2. Logwood fra Jamaica 28/ à 30/—, Laguna 30,— og 40/— for Mahogani, Tobasco Kysten 50/ à 55/ for Mahogani.

22 Fod. Det vises fra en sort Baake med en Tønde paa Toppen. 41° 9' 58" N. Br. 73° 10' 35" V. Lgd.

**New-York.** Vraget af »Milton«, som ligger sunken ved *Sunken Meadows*, er om Natten afmærket med et hvidt Fyr. Bougen er 6 Fod over Vandet ved Højvande.

### Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**Italien. Civita-Vechia.** I Løbet af Februar 1894 foretages følgende Forandring i Belysningen af *Civita-Vechia* Havn:

1. Et rødt, fast Fyr tændes paa N.-Enden af den gamle Befæstning ved den lille Havn. Det lyser over 90°, fra S. 84° V. til N. 6° V. Flammens Højde: 49 Fod. Synsvidden: 10 Kml.
2. Det røde, faste Fyr ved *Fort du Lazaret*, ved Ø.-Siden af det N.-Indløb, slukkes.
3. Paa samme Sted tændes, paa Taarnet *San Pietro*, et Fyr med Formørkelser. Det viser hvidt Lys over 14° over det N-lige Indløb, fra N. 52° V. til N. 66° V., med en Synsvide af 13 Kml., og rødt Lys over 12 1/2° over det S-lige Indløb, fra S. 16 1/2° Ø. til S. 4° Ø., med en Synsvide af 10 Kml.
4. Det lille, hvide, faste Fyr paa Bølgebryderen SØ.-Ende, ved Siden af Hovedfyret, slukkes.

For, gennem det N-lige Indløb, at staa ind i Havnen, styrer man mod det røde, faste Fyr paa N.-Enden af den gamle Befæstning ved den lille Havn, indtil man er i den hvide Sektor af Fyret ved *Fort du Lazaret*. Man holder da paa dette Fyr, hvorved man gaar mellem Baaken paa Grunden om Styrbord for Indgaaende og Hovedet af *Molen du Lazaret*.

For, gennem det S-lige Indløb, at staa ind i Havnen, styrer man mod det røde Fyr med Formørkelser paa *Molen du Lazaret*, indtil man har passeret Hovedet af *Molen del Bicchieri*, der er afmærket med et grønt, fast Fyr.

Retningerne ere kun tilnærmelsesvis rigtige.

Nærmere Meddelelse senere.

**Sardinien N. San Stefano N.** Tønden ved NØ.-Enden af *Parau* er igen udlagt. Baaken, en Stage med Ballon, ved Ø.-Enden af Grunden N. for *San Stefano* er igen opført; Tønden, som skulde udlægges paa dens Plads, er ikke udlagt.

**Sardiniens Ø.-Kyst. Terranova.** Ved N.-Siden af Løbet til *Terranova* er paa en lille Klippe, der ligger 40 Alen fra S.-Pynen af *Oen Mezzo*, opført en firkantet, 15 Fod høj Baake, mellem den anden og tredje Tønde, som afmærkede Løbets N.-Side. Man gaa c. 50 Alen S. for Baaken.

**Siciliens V.-Kyst. San Teodoro.** Signal-Stationen ved *San Teodoro*, ved Pynt *Tramontona*, N. for *Marsala*, er igen sat i Virksomhed.

**Østerrig-Ungarn. Istrien.** Paa Grunden *Conservada*, ved N.-Siden af Indløbet til *Leme-Kanal*, er i 13 Fod Vand, Lavvande, udlagt en Tønde med Ballon. 1/4 Kbl. uden for Tønden er der 6 Fv. Vand.

**Grækenland. Lemnos.** I *Mudros (St. Antonio)* Havn ligger følgende Grunde:

En i NV. og SØ. c. 2 Kbl. lang Grund, c. 1 Kbl. bred, med en mindste Dybde af 4 1/2 Fv. paa dens NV.-Ende, som

ligger fra *Kap Pavlos* i N. 76° V., 6 1/2 Kbl. og fra *Kap Meganoros* i N. 11° Ø. 39° 52 1/2 N. Br. 25° 15' Ø. Lgd.

En Grund c. 3/4 Kbl. i Udstrækning med en mindste Dybde af 4 3/4 Fv. paa dens Ø-lige Side, som ligger fra *Kap Pavlos* i N. 43° V., 9 Kbl. og fra *Kap Meganoros* i N. 21° V.

### Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

**Forenede Stater Nord-Amerika Florida.** Den vandret stribede Tønde ved *Channel rock*, mellem *East Triangle* og *West Triangle*, *Main ship channel*, Indløbet til *Key West*, er inddragen.

En rød og sort vandret stribet Spidstønde er i 15 Fod Vand udlagt midt paa nogle Plader, *Polatine shoal*, med 15 à 19 Fod Vand, Lavvande, tæt ved Løbet i *North channel*, i Indløbet til *Tampa bay*. Den ligger fra *Egmont key* Fyr i N. 84° V. og fra Fløjtetønden ved Indløbet i S. 25° V. 1/4 Kbl.

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

**Brasilien. Para.** En Klippe med 12 Fod Vand er rapporteret at ligge fra *Cape Guripi* i S. 33° Ø. 15 Kml. 0° 42' S. Br. 46° 22' V. Lgd., dog maa det antages, at Grunden ligger nærmere ved Land.

### Karantænebestemmelser m. m.

**Norge.** — *Rumænien, Ungarn, Galizien* og *Bukowina* og *asiatisk Tyrki* ere erklærede for kolorafri.

De den 1ste September 1893 udfærdigede Bestemmelser angaaende Foranstaltninger i Anledning af Kolera ere ophævede.

**Sverig.** — *Lifland, de Canariske Øer* og *Senegal* ere erklærede for kolorafri.

De belgiske Provindser *Namur* og *Limburg* ere erklærede for kolerasmittede. Forskrifterne til Forhindring af Koleras Indførelse i *Sverig* over ikke kolerasmittet Havn anvendes overfor Passagerer paa Skibe, som ankomme fra *Belgien*.

**Spanien.** — Skibe fra *Suracusa* og 85 Kml. Omkreds tilstaa fri Praktika.

Skibe fra *Trapani, Tripolis* og 85 Kml. Omkreds tilstaa fri Praktika.

**Tyrkiet.** — Karantænen for Skibe fra *Tripolis, Sicilien, Salonika, Trapezunt* og *Odessa* er ophævet.

**Egypten.** — Skibe fra *Tripolis* og *Salonika* tilstaa fri Praktika.

**Brasilien.** — *Spanien* og dets Kolonier, med Undtagelse af *de Canariske Øer*, og *Italien* med Undtagelse af *Palermo* og *Catania*, samt *Senegal* ere erklærede for kolerafri. Indførsel af Emigranter fra *Spanien* og *Italien* er forbudt.

### Søkort-Archivet.

Paa *Søkort-Archivet* er udkommen:

Fortegnelse over **Fyr og Taagesignal-Stationer** i Kongeriget Danmark med Bilande 1894. Pris: Kr. 0,50.

Forandringer og Tilføjelser Nr. 1 til „*Den danske Lods*“. 4de Udgave, 1893. Udleveres gratis.

Forandringer og Tilføjelser Nr. 1 til „*Den Færoiske Lods*“. 1891. Udleveres gratis.

### ABONNEMENTSPRISEN

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

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

hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres.

Bladet omdales ved Postvæsenets Foranstaltning.

### AVERTISSEMENTSPRIS:

Første Side pr. Petittlinie à 45 mm Brede 25 Øre, udenlandske 35 Øre

De øvrige Sider — — — — — 20 — do. 25 —

Moderation for 6 Gange 10 Gange 25 Gange

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

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

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER FREDAG.

Nr. 21.

Kjøbenhavn, Fredag den 16. Februar 1894.

1. Aarg.

INDHOLD: Brev fra Hamburg. Manchester-Kanalen. — Lodsvesenet i Vejle Fjord. — Helsingør Havn. — Øvelsesskib for unge Sømand, der have bestaaet Styrmandseksamen. — Dampskibenes Økonomi, af Ingeniør H. C. Vogt. — Havarier og Forlis. — Fra Sø og Land. — Skibsefterretninger. — Fragtberetninger. — Efterretninger for Søfarende.

**AXEL E. AAMODT,**  
18, Kongens Nytorv 18.  
Grundlagt 1857. Telefon 106.  
*Protokolfabrik.*  
Over 1000 Lager-Numre.  
1. Kl. Arbejde.



Isolering (Kieselguhr, Filt m. m.)  
paa Kjedler, Dampkrøer m. m.

## Skibsdagbøger

(Normalpapir)

$\frac{1}{2}$  Aars &  $\frac{1}{2}$  Aars,  
til Forbrug og Forhandling  
billigst hos

**S. Friedlænder.**

14 Ved Stranden 14.

Fra Aktiebolaget Bofors & Gullspång i Sverrig leverer jeg  
paa Bestilling større og mindre Gjenstande i

## støbt Staal,

saasom:

Skibsstævne,  
Skibsskrøer,  
Roerrammer,

Stempler,  
Krumtappe,  
Ambolte,

Tandhjul,  
Ankere,  
etc. etc

Støbt Staal fra Bofors-Gullspång er smeddeligt samt i Styrke  
og Sejghed fuldt jævnførligt med det bedste smeddede Staal  
af tilsvarende Haardhedsgrad

Kjøbenhavn.

Jørgen Jensens Efterflgr.

## Den almindelige danske Skibsførerforening af 1874.

Fonden til Retsbistand for Skibsførere afholder sin ordi-  
nære Generalforsamling Onsdag den 21. Februar, Kl. 7 Eftm.,  
i Foreningens Lokale St. Annæ Plads 13.

Bestyrelsen.

Paa Søkort-Arkivet er udkommen:

Fortegnelse over Fyr- og Taagesignal-Stationer i Konge-  
riget Danmark med Bilande, 1894. Pris Kr. 0.50.

Forandringer og Tilføjelser til „Den danske Lods“, 4.  
Udgave, 1893. Udleveres gratis.

Forandringer og Tilføjelser Nr. 1 til „Den Fæøiske  
Lods“, 1891. Udleveres gratis.

## J. Chr. Petersens Papirhandel,

Store Kirkestræde 1.

Grundet 1845 Telefon 243.

Ny Skibsdagbøger  
med klassificeret Papir  
billigst.



Telefon 1268.  
Telegr.-Adr. Nilsson 167.

## Carl Nilsson,

Amaliegade 37,

Kjøbenhavn K.

Lager af Olier og Maskin-Artikler.

Leverandør

til de fleste danske Damp-  
skibsselskaber.



Aut. Forhryringsagenter,  
Kjøbenhavn.

F. Jepsen, Toldbodgade 2.  
W. H. Wulff, Toldbodg. 15.

**A. A. W. Petersen, 13 St. Anna Plads, Kjøbenhavn K. Telefon 3174.**

Befragtning, Gods- og Pakketransport til alle Havne og Jernbanestationer i Verden. Omladning af Skibe. Modtagelse, Control og Aflevering af Ladninger, Spedition, Klarering, Inkasso, samt alle maritime og merkantile Commissioner.

## Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri, Helsingør,

paatager sig Bygning og Reparationer af Jern- og Staal-, Damp- og Sejlskibe, Dampmaskiner, Kjedler samt Maskinarbejde af enhver Art. — Tørdok, 320 engelske Fods Længde i Bunden, samt Patentslip for Skibe af indtil 750 Tons Egenvægt.

## Dahlstrøm & Lohmann.

Maskinbyggeri og Kjedelmedie.

Grundlagt 1866.

Telefon 1708 (Sømandshjemmet).

Kjøbenhavn C. Christianshavns Kanal 6.

Særlig bekvemt beliggende med Bolværk til Kanalen udfor  
Wilders Plads for Udførelsen af alle Arter af Skibsarbejde.

Reparation af Skibsmaskiner og Kjedler

udføres hurtigt.

## C. F. Schlüter,

teknisk Maskin- og Skibshandel.

Grundlagt 1857.

Kjøbenhavn. 26, Peder Skramsgade, K.

Import og Export-Lager til en gros Priser  
af Maskin- og Cylinderolier og Alt til  
Sømaskiner henhørende.

# „Dansk Søfartstidende“

udgaar fra 1ste Januar i betydelig udvidet Skikkelse. Bladet bringer, som hidtil, Artikler om alle i Forbindelse med Skibsfarten og Fiskeriet staaende Forhold og følger alle Bevægelser paa Søfartens Omraade her hjemme og i Udlandet; det bringer ugentlige Beretninger om Fragtforholdene gennem Meddelelser fra London, Liverpool, Hamburg, New-York og Kjøbenhavn; det indeholder Søkortarkivets „Efterretninger for Søfarende“.

„Dansk Søfartstidende“ bringer fra 1ste Januar en ugentlig Oversigt over danske Skibes Bevægelser, støttet paa Meddelelser fra de fleste danske Damp- og Sejlskibs-Rederier; endvidere udførlige Meddelelser om Nybygninger, Havarier, Forlis. Det bringer en ugentlig Beretning om Forhyringsforholdene, maanedlige Meddelelser om Fiskeeksporten og Fiskehandelen, Oversigt over de meteorologiske Forhold m. m. m.

„Dansk Søfartstidende“, Organ for Søfarten og Fiskeriet, fremtræder fra 1ste Januar tillige som Efterretningsorgan for Skibsfarten og bringer gennem sine talrige Forbindelser i Ind- og Udland udførlige og paalidelige Meddelelser om alle Søfartsforhold.

Abonnement for Januar Kvartal 1894 à 1 Kr. 50 Øre foruden Postpenge, tegnes paa alle kgl. Postkontorer og Brevsamlingssteder, i alm. dansk Skibsførerforenings Kontor, St. Annæ Plads 13, K, fra 11—3, i Redaktionen, Holsteinsgade 9, Ø, og hos Fuldmægtig Westrup i det foreviede Dampskibsselskabs Skibsinspektion.

Annoncer modtages sidstnævnte to Steder og i Triers Bogtrykkeri, Bredgade 32, K.

## Skoleskibet

### „Georg Stage“.

Under Forventning af Stats tilskud vil Skoleskibet iaar blive udsendt paa det sædvanlige Togt i Midten af April Maaned.

Ansøgninger, med Attester og Anbefalinger, om Optagelse skulle indsendes til Bestyrelsen for Stiftelsen Georg Stages Minde, St. Annæplads Nr. 3, 3die Sal, Kjøbenhavn K, inden Udgangen af Februar. Svar herpaa vil da blive sendt i Begyndelsen af Marts.

De Elever, der skulle konfirmeres i indeværende Foraar, ville, naar Ønske derom anføres i Ansøgningen, til Konfirmationsbrug kunne erholde et Sæt Klæder udleverede af det Tøj, der for egen Regning anskaffes som ensartet Paaklædning.

Ærede Redaktører bedes henlede Opmærksomheden paa denne Annonce.

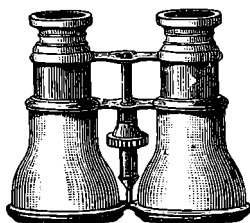
## N. Chr. Rønnes

Skibssnedkeri.

— Grundlagt 1834. —

St. Annægade 3.

Kjøbenhavn C.



H. E. Holst's

Efterfølger,

Hans Lissberg,

Uhr- og

Instrumentmager.



EM. Z. SVITZERS

BJERGNINGS-ENTREPRISE.

BREDGADE 32.

KJØBENHAVN, K.



## Anders Rasmussen,

Skomager, Svendborg,

Specialist i vandtæt Fodtøj & Søstøvler.

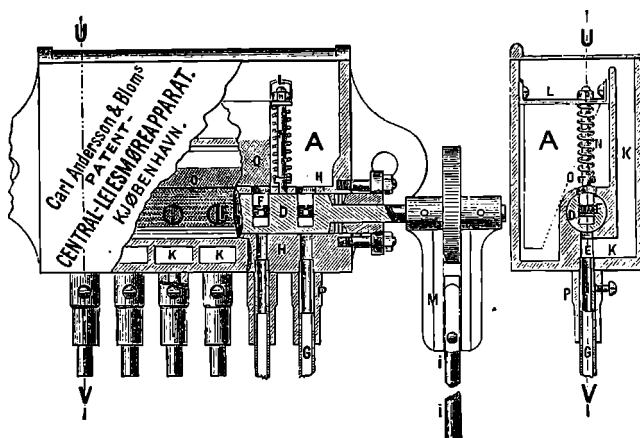
Flere Aars Erfaring og mange Anbefalinger for leverede vandtætte Søstøvler.

Alt Fodtøj kan leveres vandtæt.

D'Hrr. Maskinmestres Opmærksomhed henledes herved paa Firmaet

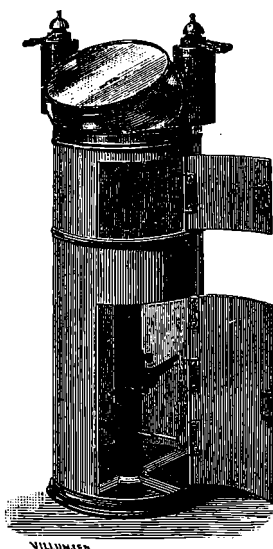
**CARL ANDERSSON & BLOMS**  
anerkjendte automatiske

### „Central Lejesmøreapparat“.



I Løbet af 4 Aar afsat 3000 Apparater. Garanti 10 Aar.

## Cornelius Knudsens Etabl.,



37. Kjøbmagergade Kjøbenhavn.  
Patent Multiplicator, Kompasser,  
Sprit- og Baadskompasser,  
Patent Tidsglas, Saltmaalere,  
Sextanter og Økterter.

Kaptejn Rungs  
Universal-Bathometer.

Logge og Loddemaskiner.

Dybhavsthermometre  
med Vendeapparat.

Barometre, Thermometre, Manometre.

Indicatorer. Tegnebestikker.

Parallellinealer.

Marinekikkerter.

Complete Dykkendragter

Premierløjtnant Clausens

Patent Universal Deflektor.

Reparationer udføres med Omhu.

## Brev fra Hamburg.

(Fra »Dansk Søfartstidendes« Korrespondent.)

Efter den nylig udgivne Fortegnelse over Hamburgs Skibe, var Tallet paa de her registrerede Sejlskibe den 1ste Januar 1894 295 med tilsammen 196,905 Reg-Tons, imod 290 Skibe med 198,615 Reg-Tons den 1ste Januar 1893, saa at Sejlskibenes Antal er forøget med 5, men sammes Rumindhold er aftaget med 1710 Reg-Tons. Dampskibsflaaden udviser derimod, saa vel med Hensyn til Antal som til Rumindhold, et plus, endogsaa paa 20 Skibe med 39,762 Reg-Tons Brutto, hvilket udgør 27,713 Reg-Tons Netto, idet der den 1ste Januar 1893 fandtes 315 Dampere med 552,988 Reg-Tons Brutto, 388,721 Reg-Tons Netto, men den 1ste Januar 1894 335 Dampere med 592,750 Reg-Tons Brutto, 416,434 Reg-Tons Netto indregistrerede her. I det forløbne Aar er der afgaaet 37 og tilkommet 62 Skibe, desuden er der under Trykningen af Fortegnelsen endnu 1 Skib blevet erklæret for forsvundet og 1 Skib bleven indkøbt.

Af de nylig registrerede 62 Skibe (29 Sejlskibe og 33 Dampskibe) ere 12 Jern-Sejlskibe og 2 af Træ nylig byggede, 4 af Jern og 10 af Træ tilkøbte, medens 19 Dampere bleve byggede fra ny og 1 tilkøbt; 1 Sejlskib og 13 Dampere have skiftet Havn. Af de 37 Skibe, der bleve strøgne af Registrerne (24 Sejlskibe og 13 Dampere) ere 5 Jern- og 4 Træ-Sejlskibe saavel som 9 Dampere blevene solgte, 6 Træ-Sejlskibe og 2 Dampere strandede, 3 Sejlskibe forsvundne og 1 Sejlskib oprændt (beskadiget ved Eksplosion og gaaet under) 1 Dampere beskadiget af Is og sunken efter en Kollision. 4 Sejlskibe bruges ikke længere som søgaaende.

I det hele tæller Hamburgs Handelsflaade nu 630 søgaaende Skibe med tilsammen 613,339 Netto Reg-Tons. Ved Laksefiskeriet ere endvidere 147 Sejlfartøjer med 4546 Reg-Tons og 10 Fiskeridampere med 654 Netto Reg-Tons beskæftigede.

Elbens Farvand ved Isdrift. Naar Elbens Farvand allerede om Sommeren bereder Skibsfarten store Vanskeligheder ved sin paa Steder temmelig ringe Brede og sine Grunde, saa vel som ved de uregelmæssige Dybdeforhold, forarsagede ved den af den øjeblikkelige Vindretning afhængige Vandstand, saa er dette i dobbelt saa høj Grad Tilfældet om Vinteren i Isdrift-Tiden. Hvert Aar ved Frostens Indtræden bringe Efterretningerne fra Nedre-Elben utallige Meldinger om Skibsuheld af alle Slags. Da have Skibe dels mistet deres Ankere og Kæder, dels ere de ved Drivmasserne komne i ofte skæbnsvangre Kollisioner, eller de ere ved Isen blevene kastede ind paa Grundene, og kunne, om det overhovedet var muligt, kun bringes løs igen med den største Møje og Lastomkostninger. Hvert Aar bliver der udgivet Millioner for Strømforsøgenes Forbedring, dog bliver Resultatet Aar efter Aar det samme, nemlig lig Nul. Fra vore Sagkyndige og andre er der allerede indløbet saa mange Projekter og Forslag til Forbedringer, at det vilde være vanskeligt at udfinde, hvilket der er det bedste. For at spare Rederne og Assurandørerne for store Omkostninger, er det i hvert Fald tilraadeligt i første Linie at have Opmærksomheden henvendt paa Cuxhaven og de Havneanlæg, som ere i Begreb med at danne sig der. Efter vor Mening vilde det ikke kunde skade vor By, naar det blev gjort muligt for Skibene under svær og farlig Isdrift om Vinteren at løbe ind i Yderhavnen Cuxhaven og der losse de for Hamburg bestemte Ladninger. Dog findes der her utallige Interessenter, som hellere end at taale det mindste Indgreb i deres Bekvemmelighed, med alle til deres Raadighed staaende Midler sætte sig imod at Havneanlægget i Cuxhaven bliver saaledes udvidet, at det kan byde et stort Antal Skibe tilstrækkelig Plads til at losse deres Ladninger der, men efter vor Mening bør disse Folks Interesse ikke komme i Betragtning, hvor det drejer sig om Interesser af stor Be-

tydning for Almenheden. Enhver Reder vil betænke sig to Gange, førend han om Vinteren sender sit Skib til Elben og der udsætter det for den Fare at blive stærkt beskadiget. Vi se det næsten hver Isvinter, hvor stort Afbræk den herværende Skibsfart lider ved Søsterstæderne Bremerhaven og Gestemünde. Mange for Hamburg bestemte Skibe ty hver Vinter der ind og losse deres Ladninger, som da pr. Jernbane blive befordrede hertil. I ethvert Tilfælde ere Omkostningerne for de herværende Modtagere langt større, end naar Ladningen bliver losset i Cuxhaven og derfra befordret hertil. Lad os engang betragte den Skade, som Isen i denne, saa milde Vinter har anrettet i Tiden fra den 1ste til den 12. Januar. Efter at der først den 2. Januar var indtraadt Frostvejr, havde vi straks den 4. Melding om et Skib, der var beskadiget af Is. Det var den med Ballast afgaaende norske Bark »Boylesta« Gundersen, bestemt til Barbados; den var bleven læk i Isen og maatte vende tilbage hertil. Allerede næste Dag fik den norske Skonnert »Aldevaran« og den Hamburgske Tremaster »Denna Loyla« en Skade i Isen; begge Skibe bleve bragte ind til Cuxhaven. Den 6te blev den fra Amsterdam til Elben ankomne Dampere »Balcarres Brook« stærkt beskadiget paa Pladerne af Is og maatte, da Ankerspillet havde taget stor Skade, slippe sit Anker og sine Kæder. Ligeledes den 6te blev den Dagen før fra Glückstadt afgaaende Dampere »Recepta« siddende fast i Isen nær ved den derværende Havn. Den 7de kom Lodsdampere »Kapt. Karpfanger« med Lodsskonneren »Grod« fast i Isen ved Kugelbaake. De kom som Følge heraf i Kollision med hinanden og blev beskadigede. Dampere »Bazau« kom paa Grund ved Kratzsand, men kom senere flot igen. Den 8de kom Dampere »Langdon« paa Grund ved Schulau, mistede Roret i Isen og fik ogsaa anden Skade. Foruden disse Skibe, som bleve beskadigede af Isen og alle kom paa Grund, er endnu et betydeligt Antal Dampere i de sidste Dage stødt paa Grund, som Følge af Elbens lave Vandstand. Tage vi nu de anførte Uheld i Betragtning, komme vi til den Slutning, at det nu er paa Tiden at arbejde for Forbedringer paa Elben og at begynde med Havnearbejderne i Cuxhaven. Naturligvis vil Omkostningerne for de Arbejder, der nødvendigvis maa udføres, blive temmelig betydelige, men hvad har dette at betyde imod de Fordele, som de ville bringe Almenheden.

Om Statens Tilsyn med den tyske Skibsbygning. Naar vi i et af vore tidligere Breve til »Dansk Søfartstidende« omtalte dette Projekt, saa vel som den Modstand, det havde mødt i de interesserede Kredse, og fremsatte den Anskuelse, at det snart vilde falde igen, saa have vi desværre ikke spaaet rigtig. Paa de fra Regeringens Side skete Forespørgsler hos de i Sagen interesserede Kredse (Handelskamrene, den nautiske Forening, Skibsbyggerforeningen etc. etc.) blev Planen fra alle Sider med den største Uforbeholdenhed fremstillet som skadelig for den tyske Skibsbygning, den tyske Skibsfart og Handelen og dermed som udførlig, men dette vil dog næppe afholde Regeringen fra at underkaste de en Gang fattede Planer et nøjere Eftersyn. Vi haabe imidlertid, at der paa de ledende Steder endnu findes indsigtfulde Mænd nok, som ikke vilde stemme for en Plan, der ved sin Gennemførelse kun vilde skade den tyske Handel og Vandel paa det føleligste.

I Nærheden af Cuxhaven er i de sidste Aar forekommet gentagne Kollisioner, som maa henføres til en Forveksling af Lyset paa det fjerde Elb-Fyrskib med Ankerlanterne paa de paa Reden liggende Skibe. Saaledes er der ogsaa i sin Tid paa denne Maade forarsaget et Sammenstød med Tab af Menneskeliv mellem den spanske »Dàoiz« og den engelske Dampere »Busy Bee«. For at forebygge lignende Forvekslinger, vil det omtalte Fyrskib

efter et til Hamburgs Borgerskab indgaaet Andragende faa et andet Lys. Hidtil viste det et fast hvidt Lys, men nu skal der anskaffes et Lysapparat, som vil vise et Lys, der skal bevæges ved et Urværk, og som i Løbet af 1 Minut 8 Sekunder er hvidt, 12 Sekunder mørkt, 8 Sekunder hvidt, 12 Sekunder mørkt, 8 Sekunder rødt og 12 Sekunder mørkt. Bekostningerne for de Forandringer ved Skibet, som den nye Indretning fordrer, og for Apparatet, blive anslaaede til 12,500 Mark.

I de tyske nautiske Foreninger diskuteres nu almindelig Hensigtsmæssigheden ved Indførelsen af en tysk Lastelinie-Lov, der kan yde større Sikkerhed for Søfolkene. Ogsaa i den herværende Forenings sidste Møder blev denne Sag debatteret. Meningerne om Nyttens af en saadan Lov vare delte, dog udtalte de fleste Talere sig imod den. Af Lastelinien Modstandere blev der især henvist til, at det med Hensyn til Skibenes Sikkerhed mindre kom an paa den mer eller mindre dybt liggende Ladning end paa den

rigtige Stuvning af Ladningen og den rigtige Placering af Tyngdepunktet; naar man altsaa i Tyskland vilde give en Lastelinie-Lov, maatte der ogsaa samtidig skaffes en Lov for Stuvning af Ladningen, hvilket imidlertid var ganske umuligt og vilde medføre fuldstændig uholdbare Tilstande. En saadan Lov efter engelsk Mønster vilde i hvert Tilfælde slet ikke yde nogen Beskyttelse mod Overladning og havde heller intet Værd for de Forsikrede, fordi det allerede nu er bestemt ved Lov, at Forsikringen for et bevislig overlastet Skib er ganske ugyldig. Selv Vennerne af tvungen Lastelinie maatte indrømme, at det vilde blive vanskeligt at skaffe en virkelig Lov, og at det derfor kunde anbefales ligefrem at anlage de engelske Forskrifter og kun at forhøje Fribordet. Andre Talere vilde ligefrem overlade Fastsættelsen af Lastelinien til Regeringen. Efter en længere Debat udtalte imidlertid Forsamlingen, at den ikke kunde anbefale en saadan Lov.

## Manchester-Kanalen.

Der er fra Tid til anden skrevet i den engelske Presse om de Farer, der ere forbundne ved at besejle Kanalen til Manchester, og at disse Ængstelser ikke have været uden Grund viser nedenstaaende Beretning om Dampskibet Hazlemers Rejse.

»Dampskibet Hazlemere, der ankom til Manchester for kort Tid siden, har paa sin Tur op ad Kanalen udstaaet saa mange Farer, at man føler sig alt andet end opmuntret til at lade store Skibe besejle Manchester-Kanalen.

Da Skibet skulde passere under Telegraftraadene, der i Kabler ere spændte over Kanalen, blev det indviklet heri, og først efter en haard Kamp lykkedes det at slippe fri, men rigtignok med Tab af Ventilatorer etc. Den næste Vanskelighed, Skibet mødte, var en Bro, som gjorde større Modstand end Kablet, og den tillod da heller ikke Skibet at passere uden mod Betaling af en Slags »Told« i Form af 6 Fod af Topmasterne, hvoraf et Stykke dalede ned igennem Kahyttens Skylight. Den næste Bro var meget snæver og Skibet skrabede mod Brosiden og Bunden. Det var omtrent mørkt, da man fik Barton Sluser i Sigte, og Skibet stoppede for at afvente Tidspunktet, da Slusen var tom, men Vandets Fremstyrten fra Slusen drev Skibet hen imod Kanal Siden. Man lod 2 Ankere falde, men disse hindrede ikke Skibets Drift, og en Bugserbaad maatte tilkaldes. De forenede Kræfter, der nu virkede paa Skibet, nemlig Vandet fra Sluserne, Ankerne og Bugserdamperen, fik Hazlemere til at foretage de mærkværdigste Manøvrer, saa at man uvilkaarlig kom til at tænke paa en Snurre.

Signalapparaterne ved Sluserne signaliserede, at Slusen nu var parat til at modtage Skibet, og Damperen gik derfor med fuld Kraft op mod Slusen. — Men ak! — Den opdagede snart, at her forelaa en lille Misforstaaelse, idet nemlig Sluseportene vare lukkede, og den paafølgende Kollision stødte Damperens Boug ind. Det er tilfredsstillende at kunne tilføje, at Sagen blev fuldstændig opklaret, da Signalet slet ikke var bestemt for Hazlemere, men derimod for et andet Skib, der kom ned ad Kanalen, og som man vilde sende igennem den for opgaaende Skibe bestemte Sluse, i den Hensigt at spare Udgifterne til Arbejdskraft ved at holde 2 Sluser aabne.

Dampskibet Hazlemere var det første Dampskib, der naaede Manchester og Kaptajnen bør være glad over at have naaet sin Rejses Maal. Hvad angaar selve Kanalen, da maa det anbefales at forandre visse Ting, som kan forarsage uberegnelige Ulykker for store Skibe. Vi tvivle ikke om, at Erfaringen i en nær Fremtid vil skaffe Forandringer og Forbedringer i de nuværende, rigtignok meget foruroligende Tilstande paa Manchester-Kanalen.

Til Ovenstaaende kan tilføjes, at det danske Skib Medor af Fanø, J. Brinck, ej heller just har faaet nogen særlig blid Modtagelse paa Manchester-Kanal. Medor var for Indgaaende fra Rio Grande med en Ladning Benaske, men idet det skulde ind i Bridgewater Sluse fra Mersey, stødte det mod Portene, hvorved disse bleve meget beskadigede. Selve Skibet fik sin Gallionsfigur og Boug aldeles splintret, ligesom det mistede 2 af sine Ankere.

## Lodsvæsenet i Vejle Fjord.

Vi have modtaget følgende:

At Danmark er et af de Lande, hvor Lodsvæsenet indtager en fyldestgørende Plads, vil vistnok ingen bestride; saaledes oplyser J. M. Knudsens Sø-Mærke-Bog, at en Lodsbaad fra Frederikshavn holder sig krydsende under Skagen i Sommer-tiden og afgiver Lodser til Pladser langs den jydsk Kyst, saa vel som til Øresund og Belterne; ligeledes kan fremmede Skibe baade ved Helsingør og Kjøbenhavn faa søkyndige Mænd som Lodser til alle Østersøens Pladser.

Dette Blads Læsere vil derfor vist næppe tro, at Vejle endnu ikke har nogen Fjord-Lods. For at faa rette Ved-

kommendes Opmærksomhed henledt derpaa, tillader Under tegnede sig at oplyse følgende:

I November 1892 fremkom en anonym Artikel i et af de lokale Blade, betitlet »Vejle Fjord«, hvori vor Havn faar en grundig Overhaling, som den længe har trængt til. Artiklen udtaler, at det varede længe, inden det gamle System endelig blev kastet over Ende og opkaster Spørgsmaalet: »hvorledes staar det nu til med vor Fjord? Det gamle System bør sandelig ogsaa nu give Plads for Nutidens Fordringer, hvad vi i en Menneskealder har trængt til.

Artiklen, der indtog en hel Spalte, behandlede derefter Lodsvæsenet og Sømærkerne, hvad jeg dog ikke vil trætte Læsere med. Resultatet blev, at der den 12te December s. A. blev indsendt en Adresse til Vejle Havneudvalg, der var undertegnet af en lang Række af Byens Kolonialhandlere,

Importører, Eksportører, Fabrikanter, Skibsførere m. fl., og hvori de opfordrer til at faa Indsejlingsforholdene til vor Havn indrettede efter Nutidens Fordringer. Adressen blev vistnok anbefalet af Avtoriterne og tilsendt Marineministeriet. Resultatet blev, at der i Vejle Fjord for Enden af Holtzer Hage (Ankjærhage) sidste Sommer blev udlagt en Koste-Bøje. Derimod lod man Lods-Spørgsmaalet ligge.

Maatte disse Linier bidrage til, at rette Vedkommende nøje overtænkte, om det er forsvarligt lige over for Købmændene, Assurandørerne og i Særdeleshed Skibsførerne, at der ikke er Lods ved Mundingen af Vejle Fjord.

Ærbødigst

Kaptajn M. N. Fischer.

## Helsingør Havn.

»Nordsjælland« bringer i Nr. 24 et Svar paa Hr. Vandbygningsdirektør Otterstrøms Redegørelse her i Bladet

for Ombygningen af Helsingør Havn og slutter med følgende Erklæring:

Vi have ikke med et eneste Ord omtalt Indsejlingsforholdene, men derimod anket over, at Udvidelsen er foretaget mod Nord i Stedet for mod Sydvest samt det utilbørlige i, at der er ofret store Summer for at flytte søndre Mole 10—12 Alen længere ud, hvilket Vandbygningsdirektøren aldeles ikke berører. Hvad der er opnaaet er, at Indsejlingen muligvis, — ikke alle Sagkyndige vil indrømme det — er bleven en Smule bredere.

At Land, som der kunde være god Brug for, er borttaget, at der ikke er Plads for Skibene til at manøvrere i Havnen, at Bolværkspladsen er daarlig og endelig, at enhver Udvidelse af Havnen er umuliggjort, det er faktiske Forhold, som ikke lader sig bortforklare. Hvad enten man kalder det nautiske eller tekniske Fejlgreb, ja, det kan jo i og for sig være ligegyldigt — vi foretrække at kalde det store nautiske Fejlgreb.

## Øvelsesskib for unge Sømænd, der have bestaaet Styrmandseksamen.

(Sluttet).

Sørensen bemærkede, i Modsætning til Tuxen, at Spørgsmaalet om Udgiften til et Øvelsesskib dog var ret vanskeligt at klare. Man saa jo, hvor vanskeligt det var at faa Bevilling til »Georg Stage«. Han vilde meget hellere støtte, at Navigatører fik Uddannelse, end støtte »Georg Stage«, hvis Drengene, efter hvad han havde hørt, ikke havde det bedste Lov paa sig; man klagede saaledes over deres Moralitet. — Der bestaar det uheldige Forhold, at den Navigation, der læres paa Skolerne, bruger man ikke om Bord, hvor der anvendes en simpel Navigation, vidt forskellig fra Skolens; dersom man kunde gøre noget for, at man om Bord nærmede sig til, hvad man lærte paa Skolen, da var det en god Gerning, og hertil maatte Øvelsesskibet vel kunne hjælpe. Han vilde derfor gerne støtte denne Sag. Men Pengene? Man kunde være overbevist om, at dersom der ikke kunde komme en særdeles god Motivering for, at Sagen var god, fik man ingen Penge. Han troede endvidere, at Bevillingen til »Georg Stage« vilde skade den nye Bevilling, og vilde derfor henstille, om man ikke kunde tænke sig disse to Skoler forenede i et Skib. M. H. t. Maskinmesterens Stilling bemærkede han, at Søloven ikke gør ham mere selvstændig, snarere mindre end før; han kunde f. Eks. ikke mønstre sit eget Mandskab.

Kom. Jespersen indrømmede, at der mellem 80 Drengene, som man havde paa »Georg Stage«, altid vilde være Fare til Stede, en Fare, som man næppe helt kunde værges sig for, og det blev næppe bedre i et andet Skib. Man havde paa »Georg Stage« endog taget Drengene fra Holsteinsminde; deres Indflydelse, havde man Erfaring for, var ikke heldig, og man havde tænkt paa at sige nej til saadan Tilgang. Sølovens Bestemmelse om, at Skipperen skal mønstre sit Mandskab, er naturlig; at det faktiske Forhold er, at Styrmand og Mester i Skipperens Navn kan mønstre, beror paa en Imødekommenhed hos Mønstringsvæsenet.

Schwartz havde om Bord i »Georg Stage« stadig set Mænd, der paa det alvorligste havde vaaget over Moraliteten om Bord. En Bemærkning af Sørensen gav Anledning til at spørge, hvor vi skulle faa vore Navigationslærere fra. Taleren mente, at det skulde være nødvendigt, at ogsaa Lærere i Navigation vare Sømænd. Naar Lærerstandens skal rekrutteres fra anden Side, vilde den ikke kunne faa det rette Indseende med, at det, Eleverne lærte, var praktisk. Skolen burde lære Eleven Navigationen saa nøjagtig, som den kunde kræves; man lærte let at kaste bort, ikke at lægge til. Han mente,

at man maatte naa dertil, at Navigationslærerne vare Mænd, der havde faret til Søs og i Praksis havde udført den Gerning, til hvilken de uddannede andre.

Rasch formodede, at Sørensen havde taget fejl af Antagelse og Mønstring af Fyrbøderne. M. H. t. Bekostningen med Øvelsesskibet bemærkede han, at dette selv vilde koste ikke saa lidt, og han vilde derfor støtte Sørensens Forslag om at benytte »Georg Stage«; Betjeningen i dette Skib kunde udføres af Styrmandselever, og nogle af Drengene kunde stryges. Til at banke Skippere og Styrmand op til at gøre deres Pligt overfor Drengene havde Navigations-skolerne ogsaa en stor Gerning, og han mente, at man ogsaa kunde gøre dette indlysende for Rederne. — Han vilde endvidere hævde, at den Navigation, han havde lært paa Skolen, havde gjort ham udmærket Nytte. Han protesterede gentagende imod den Opfattelse, man ofte hørte udtale, at Sømændstanden skulde være gaaet tilbage; han mente tvertimod det modsatte.

Kapt. Holm bemærkede om Antagelse af Mandskab, at man ikke maatte tro, at Føreren raadførte sig med Mesteren om Antagelse af Fyrbødere; nej, hverken Fører eller Mester havde noget at gøre med Mandskabets Antagelse, thi Mandskabet maatte være klart, naar Skibet passerede forbi Havnen, der var næppe noget Rederi, der vilde tænke, at Føreren selv skulde antage og afskedige sine Mestre og Styrmand. — Han fandt det beklageligt, at Stjerner ikke brugtes mere, end de gjorde, til Observationer, men der krævedes ganske vist en Del Øvelse til at tage Stjerneobservationer, dette kunde ogsaa læres i Øvelsesskibet.

Sørensen havde m. H. t. »Georg Stages« Drengene kun fremsat, hvad han af andre havde hørt antyde. Det forekom ham, at Forslaget om Øvelsesskibet mere og mere var paa sin Plads, da det sagdes, at Navigationen om Bord led af visse Mangler, som ved dette Skib kunde afhjælpes. Han anførte, at man, for at sikre sig, at de forskellige Observationer blev foretagne, i Tyskland krævede ført en Observationsprotokol, og mente, at man i danske Skibe kunde indføre en lignende Protokol, der kunde fremlægges samtidig med Logbogen. — Naar Schwartz vilde have, at Undervisning i Navigation skulde gives af praktiske Navigatører, vilde han henvise ham til Forstanderen for Teknisk Skole, Kapt. Thalbitzer; vilde man spørge denne, om det var rigtigt i de tekniske Skoler at tage Fagmænd til Lærere, fik man det Svar: vi skal have Skolemænd, ikke Fagmænd, kun disse, naar de

samtidig var Skolemænd. Han kunde ikke anse det for absolut nødvendigt, at Lærerne skulde være Fagmænd.

Kom. Jespersen havde ikke opfattet Sørensens Udtalelser som en Plet paa »Georg Stage« eller dets Mænd, var tværtimod taknemmelig for hans Udtalelser. Det var bekendt, at dar i Rigsdagen havde været Stemning imod Bevilling til »Georg Stage«. Man havde ogsaa oprindelig ment, at det hele skulde bæres ad privat Vej, og det var ogsaa saaledes i de første 4 Aar, men Tidernes Ugunst nødvendiggjorde, at man maatte ty til Statens Hjælp. Skulde denne Hjælp nu svigte, vilde det meget beklages, men Foretagendet blev dog næppe derfor opgivet. Bestyrelsen havde stadig beklaget, at Skibet skulde ligge op i 8 Maaneder, og han skulde gerne være med til at holde det ude noget længere; han turde dog ikke udtale, hvad Mening Bestyrelsen for »Georg Stages Minde« vilde have, men det vilde sikkert glæde den, om den kunde stille Skibet til Raadighed ogsaa for Styrmand. Spørgsmaalet havde hans Sympathi, og han vilde gerne arbejde for dets Virkeliggørelse.

Eisenreich havde kendt mange af Drengene fra »Georg Stage« og havde aldrig bemærket noget af det, der blev klaret over. De vare komne fra Skibet som raske Gutter, maaske noget frie i deres Optræden, men dette var bedre, end om de skulde være trykkede. Man kunde heller ikke vide, hvor mange dette Skib havde frelst for vor Sømandsstand, i Stedet for, at Drengene efter en enkelt første Rejse vilde være gaaet fra Søen.

Rasch saa i denne Udtalelse en Bekræftelse af, at Skaden m. H. t. Drengenes Uddannelse ligger hos Befalingsmændene.

Sørensen glædede sig over, at Kom. Jespersen personlig vilde støtte Forslaget om Benyttelse af »Georg Stage«.

Dersom disse to Formaal bleve slaaede sammen, vilde Bevilningen nok blive ydet.

Navigationdirektøren vilde nu anse Diskussionen om dette Spørgsmaal for afsluttet. Med Hensyn til Hovedspørgsmaalet fandt han, at der var Stemning derfor, og at man mente, et Øvelsesskib vilde gøre Nytte. Hvorvidt Forslaget om Forbindelsen med »Georg Stage« var heldigt, kunde han ikke straks overse og saaledes ej heller angive sin Stilling overfor det. Naar en Institution havde 2 forskellige Formaal, virkedes der næppe saa effektivt for det enkelte. Bekostningen vilde vistnok omtrent blive den samme, og 2 Skibe vilde sikkert være bedre end 1.

Man vedtog derefter at affatte en Resolution og at drøfte denne, efter at Mødet for en kort Tid havde været hævet.

Da Mødet atter optoges, enedes man efter forskellig Meningsudveksling — under hvilken det særligt gjordes gældende, at Udtalelsen kun skulde angaa Nytten af et Øvelsesskib, ikke Planens Realisation — om følgende

**Resolution: Navigationslærermødet udtaler sin Overbevisning om, at et Øvelsesskib med det Formaal at give de Sømænd, der have bestaaet den almindelige Styrmandseksamen, en praktisk Uddannelse i deres Fag, vil være af den aller største Betydning som Middell til at dygtiggøre Befalingsmændene i vore Handelsskibe til bedre at rygte deres ansvarsfulde Hverv som Navigatører.**

Den praktiske Uddannelse af vordende Navigationslærere til de godkendte Navigationsskoler vilde mulig kunde sættes i Forbindelse med et saadant Skib, og et længe følt Savn vilde i saa Fald samtidig afhjælpes.

Denne Resolution vedtoges derefter enstemmigt.

## Dampskibes Økonomi.

Af Ingeniør H. C. Vogt\*).

Et gammelt Ord taler om »at give Daleren ud og spare paa Skillingen« og paa det merkantil-maritime Omraade synes dette Ord at have en ganske særlig Anvendelighed, maaske mest begrundet ved, at den theoretiske Teknik saa sent har grebet ind paa dette Omraade; ejendommeligt er det i hvert Fald, at hvor Theorierne ere gale, der ere ogsaa Konstruktionerne mangelfulde.

Anvendelsen af gale Principer koster ofte kolossale Summer, men trods dette gaar man meget lettere hen over disse end over Detajllerne. Da det efterfølgende skal indeholde nogle Bemærkninger om Dampskibenes Økonomi, hvorunder ogsaa henhører Spørgsmaalet om Dampers eventuelle Sejlføring, saa er maaske en Rekapitulation af enkelte Fakta vedrørende Sejl berettiget, ogsaa fordi et korrekt Sejl med Sidevind virker aldeles analogt med en Skruevinge. Lad os imidlertid begynde med en Vandring ned i Maskinen; hvis nu denne er bygget af en dygtig Konstruktor, maa man indrømme at befinde sig overfor en af Menneskeandens højeste Frembringelser, der, saa længe Maskinmesteren passer den og sørger for dens Føde, yder et Kæmpearbejde, og Theorien, efter hvilken den arbejder, er ogsaa, menneskelig talt, saa fuldkommen som mulig; kun med Hensyn til Kedlen eller Kraftyderen befinder man sig endnu paa et noget ustabilt Standpunkt; der mistes mange Penge i Form af Varmeudstraaing, man erindre sig blot at en god Kakkellov kan udstraale 80 % af

Kullenes Forbrændingsvarme; den store Varme i Spildedampen er ligeledes en sørgelig Kilde til Tab. Maskinens Hovedbestemmelse er at trække Propelleren; hvad andet Arbejde, den burde udføre, skal vi straks komme til.

Vedrørende Skibspropellere staar Theorien paa et saadant Standpunkt, at næppe en Videnskabsmand er enig med sin Kollega angaaende Propellerens Virkemaade, undertiden strække Fejderne desangaaende, i de engelske Fagskrifter, sig ud over et Aar; som Basis antages som oftest, at Skibsskruen skruer sig frem, dog med Tillæg af Slip, fordi Vandet giver efter; dette Synspunkt er imidlertid saa galt som muligt, efterdi Vandets Cohæisionskraft (Sammenhængskraft) er Millioner Gange mindre en de Stoffers Cohæisionskraft, hvori man opererer med Skruer; ganske pudsigt er det derfor undertiden at inferere i Stridighederne med en Bemærkning om, at Luftpropelleren, blandt andet, yder det samme Tryk som Vandpropelleren, naar Kraften er ens i begge Tilfælde, og derefter iagttage Virkningen, thi de gale Theorier slaa saa ikke længere til. Forholdet er nemlig dette: En Skibspropeller virker ganske i Analogi med en Pumpe, der dannes en Trykformindskelse, eventuelt Vakuum, paa Sugesiden af dens Vinger (ligesom der over Fuglevingen og paa Læsiden af Bidevindsejlet dannes en Luftfynding) hvorved Fluidet trækkes hen imod dem og sendes i modsat Retning af Skibet, saaledes at Bevægelsesmængderne blive lige store i modsatte Retninger, hvilken Lov naturligvis gælder lige saa godt for Sejl i Luften som for Skruer i Vandet, thi al Bevægelse er relativ. I Begyndelsen dækkede Skruevingerne paa Grund af de nævnte Misforstaelser hele det Areal, hvorover de skulde rotere, saaledes, at det tiltrukne Vand kun daarligt kunde passere gennem Propelleren, Nyttevirkningen var selvfølgelig daarlig og kun ved et Tilfælde lærte man at gøre Arealet mindre.

Skibspropelleren virker altsaa hovedsagelig ved Sugning, men da selve Skibsskroget er i Vejen for det derved

\*) Efter Fremkomsten af Hr. Kaptajn Trolles Afhandling i dette Blads Nr. 16 om »Sejlens Nyttevirkning i Dampskibe« have vi modtaget flere Indlæg, der belyse denne Sag fra forskellige Sider. Af disse gengive vi ovenfor en fra Hr. Ingeniør Vogt modtaget Afhandling og skulle i vort næste Nummer fremføre Indlæg fra Førerne af to af vore større Fragtdampere.

tiltrukne Vand, saa forøges Strømlinierne Hastighed omkring Skibet, hvorved der foraarsages en Modstandsforøgelse, der beløber sig til fra 20—45 % ved almindelige Handelsdampere, eller der bruges med andre Ord 20—45 % mere Maskinkraft og Kul end nødvendigt, hvis Propelleren var korrekt anbragt, efter som denne i Virkeligheden maa udøve 20—45 % større Kraft, end der vilde komme paa en Bugsertrosse til at trække Skibet med samme Hastighed. Da dette først blev opdaget af Fronde, ansaa man det selvfølgelig »for a most serious matter«, man forsøgte at anbringe Skruen bagved Roret, hvorved ganske vist Modstandsforøgelsen blev reduceret til omtrent  $\frac{1}{4}$ , men da saa Skibet styrede meget daarligt, og Roret tillige maatte deles, opgav man dette, uden at have Energi til at forfølge Sagen videre; man brændte den angivne procent Kul mere end nødvendigt, toge de ved Propellerens fejlagtige Anbringelse frem kaldte Rystelser i Tilgift og lod fem være lige. For at blive de nævnte Tab kvit, erindres om, at man fra gammel Tid forsyner Skibe og da ogsaa Handelsdampere med Hæk, der ofte rager 10—12 Fod udover Vandet; denne Hæk er anbragt af Skønhedshensyn, fordi den giver forøget Dæks- og Kahytsplass etc. etc., den er nu engang bleven konventionel og lad os for alting beholde den til et endnu nyttigere Brug end hidtil, nemlig til at bringe Rorstævnen saa langt ud som muligt og støtte samme til Hækken, medens dens nederste Ende støttes til Kolens Forlængelse som sædvanligt; ved denne Ordning bliver der Plads nok under Vandet til at forlænge Agterskibet ud i en Spids, udenfor hvilken Propelleren anbringes, hvorved den altsaa kommer til at rotere i fuldstændig frit Vand, medens den dog beholder Roret bag sig. Skibets Længde i Vandlinien bliver altsaa uforandret, men under Vandet vil nævnte Spids forlænge Skibet med fra det halve indtil  $\frac{2}{3}$  af Propellerdiametere. Uden Tegning er det ikke let at forklare Konstruktionens Enkeltheder, men man maa endelig ikke antage, at det er forbundet med praktiske Vanskeligheder eller anstødeligt for Bureau Veritas, at Agterparten af Skibet under Vandet løber ud i en Spids.

Det er ikke vanskeligere at forstøtte Toppen af Rorstævnen til Hækken for at faa den bag Propelleren, end at forstøtte Aksen ved Tvillingskruer til Skibsskroget; sidstnævnte Konstruktion fordrer dog mange Gange større Styrke. Iøvrigt skal jeg tillade mig at bemærke, at selve Rorstævnen er en urationel Konstruktion, som ganske kan undværes; hvis man nemlig paa en Damper med et Dybgaende af 12 Fod, der løber 12 Knob, blot understøtter et Ror paa 20 Fods Længde, 2 Fods Maksimums Brede og 3 Tommers Tykkelse (bygget af  $\frac{3}{8}$  Tomme Staalplader, altsaa med et Mellemrum paa  $2\frac{1}{2}$  Tommer, der fyldes med Træ) ved Kolens Forlængelse og Enden af Hækken, altsaa kun paa 2 Steder, saa har dette Ror endog et meget betydeligt Overskud af Styrke; man behøve blot selv at foretage denne simple Styrkeberegning inden man kritiserer; ved afbalancerede Ror paa store Krigsskibe har man jo iøvrigt ogsaa kastet Rorstævnen bort. Den sunde Fornuft, ja selve Naturen lærer dog, at man ikke maa stille en lodret Væg lige foran en Propeller; alle Fiske, Sælhunde, Hvaler o. s. v. ende i en Spids, bag hvilken Halen eller Propelleren anbringes; ender derimod Underskibet i en lodret Stævn, saa hindres Vandet i at flyde til den Skruevinge, der lige passerer nævnte Stævn for at gaa fra den ene Strømlinie til den anden, Propelleren maa ikke paa nogen Maade arbejde i Strømlinierne, først hvor disse have samlet sig i en fælles Resultant, altsaa under Agterbølgen, maa Propelleren rotere og dette kan, som sagt, kun naas ved at lade Underskibet ende i en Spids. Om disse Spørgsmaal ere dog vistnok alle dygtige Konstruktører og indsigtfulde Sømænd enige, men misforstaaet Økonomi fra Redernes Side, forkerte Principer for Skibsmaaling, Pression fra den ledende Sømagts Side o. s. v., hindre i høj Grad korrekte Principers Indførelse. I Forbindelse med de nævnte Tab bør det ligeledes erindres, at man af Hensyn til de gængse Konstruktioner, hvor Propelleren arbejder i Strømlinierne, nødes til at spidse dens Vinger meget mere,

end hvad der er theoretisk korrekt blot for at reducere Rystelserne; det er klart, at man derfor ogsaa paa denne Konto lider et Tab.

Med Hensyn til Dampskibes eventuelle Sejlføring kan det være passende at begynde med at bemærke, at Kaptajn Trolle af den danske Marine ombord i Kanonbaaden »Hauch« har foretaget særdeles interessante Forsøg i Retning af at paavise en meget betydelig Kulbesparelse ved, endog med et forældet Sejlsystem, at lade Sejlene overvinde en større eller mindre Del af Skibets Modstand, og det haabes at denne Kulbesparelse skal vise sig endnu større ved det Sejlsystem, hvormed Kanonbaaden nu bliver forsynet.

Da Dampkraften blev indført i Skibene, syntes man aldeles at have glemt, at man nu paa Grund af Skibets egen Fart næsten altid vilde faa den resulterende Vind ind foran for tværs, desuagtet bibeholdt man et Sejlsystem, der er aldeles uskikket til Bidevindsejls og som derfor, paa Grund af dets Vindfang, i Reglen gjorde mere Skade end Gavn; man negligerede det derfor end yderligere, indtil det kom i saadant Forfald, at endog tarvelige Sejlfartøjer ere bedre riggede, medens netop en Damper fordrer »Non plus ultra« af Rig, fordi den altid, paa Grund af sin egen Fart, skal udnytte større Vindhastigheder og tilmed under mindre Indfaldsvinkler. Sammenligner man Vingen af en Skibsskrue, navnlig paa en Torpedobaad, med f. Eks. en Svanevinge, under Nedslaget, saa findes disse saa ens i Configuration, at hvis Svanevingen tænkte af Staal og blev anbragt paa Propellerakslen, saa vilde den yde fortreffelig Virkning, fordi det er en korrekt Propellerflade og Betingelserne for at yde Nyttevirkning i Luft og Vand ere aldeles de samme; tænkte man sig derimod en forminsket Raasejlsrigning — stærkt bygget af Staal, men med Flader udblæste til Balloner ligesom Raasejl — anbragt paa en Skrueakse, hvad vilde saa Nyttevirkingen blive? Propellerfladen i en Fuglevinge dannes, idet der fra den stive Forkant som Direktrix (Ledelinie) udgaa Fjedre, der som Generatrices (Frembringere) danne Propellerfladen. I det ny Sejlsystem erstattes Fuglevingens stive Forkant med Masten, der nu bliver Direktrix for Bommene, som Generatrices for Sejlføringen; Sejlet bliver derved understøttet langs Masten og ved de fra Masten udgaaende Bomme eller Gasler, hvis Ydernokker atter støttes af en Gjærde. Hele Sejlet hejses som en Fok, rebes og bjærges let og er saa simpelt i sin Konstruktion, at det kan behandles med Dampkraft. (Angaaende Skrue-Propellerflader skal det blot bemærkes, at det i Analogi med Fuglevinger, er theoretisk korrektere at benytte en Linie vinkelret paa Propellerakslen som Direktrix for Fladen end, som almindeligt, selve Propellerakslen; Forskellen i de derved frembragte Flader bliver dog meget ringe).

Paa den elektriske Centralstation i Kjøbenhavn har Hr. Ingeniør Knudsen foretaget meget interessante praktiske Forsøg med Maskiner, der arbejde med aldeles konstant Omdrejningstal, men med stærkt varierende Modstand at overvinde, og fandt derved: »at Nyttevirkingen af en Maskine paa 500 Hestes Kraft omtrent forblev uforandret, hvad enten man lodden udvikle sin fulde Kraft eller, ved at forminskede Modstanden, kun lodden udvikle 250 H. K. ved samme Omdrejningstal, og Kulforbruget forholdt sig omtrent som den udviklede Hestekraft«. Ved Willans & Robinsons triple expansion central valve steering engine er det ligeledes gennem Forsøg paavist, at Dampforbruget var  $16\frac{1}{2}$  Pd. pr. effektiv HK., hvad enten Maskinen ved uforandret Omdrejningstal arbejdede med 300 eller 150 HK. Hvis man altsaa i Henhold dertil lader Sejlene overvinde Halvdelen af Skibets Modstand, saa vil ogsaa Kulforbruget omtrent blive det halve og Kulbesparelsen bliver endnu større, i Fald man, i Henhold til Kaptajn Trolles Forsøg, samtidig reducerer Omdrejningerne noget, (se »Dansk Søfartstidende« fra 12. Jan. 94). I de ovennævnte Forsøg havde man ganske vist ikke Skruens Friktion med i Rigningen, men paa den



anden Side reduceres Modstandsforøgelsen fra Propelleren, hvis man lader Sejlene overvinde en Del af Skibets Modstand. Et Faktum er det i hvert Fald, at saa længe Skibet holdes paa konstant Hastighed, saa varierer Hestekraften aldeles proportionelt med Modstanden, saaledes, at hvis Sejlene overvinde Halvdelen deraf, saa reduceres den fornødne Hestekraft ogsaa til det halve; overvinde Sejlene hele Modstanden, saa har man kun Maskinens og Propellerens Friktion at overvinde, hvortil der kan bruges saare lidt Kul. Grunden til, at jeg for mit Vedkommende har opgivet Tanken om at faa korrekt riggede Sejlskibe forsynede med Hjælpekraft, en Sag, som jeg i adskillige Aar har spekuleret over, er den, at hvis man til Søs skal have den fulde Brug af en Dampmaskine, saa maa den altid og i hvert eneste Øjeblik være disponibel; slukkes Fyrene, saa er dette ikke længere Tilfældet. Dampmaskinen er som en Krop med Kæmpekræfter, der ganske vist ikke kan tænke selv, men dens uhyre Kræfter til simpelt Arbejde, saaledes som at trække en Propellerakse rundt, hale i et Tov o. s. v. ere uvurderlige; naar nu Rigningen er saaledes konstrueret, at Sejlene kunne sættes og bjærges ved at hale i et Tov o. s. v., saa kan Sejlene manøvreres fuldstændig ved Dampkraft, hvad foruden det nævnte er en Betingelse for Rigningen i en Damper.

Foruden de allerede nævnte store Tab, der er en Følge af gale Principer, kan endnu nævnes et, hvor der i lige saa høj Grad gives for mange Penge ud, nemlig Handelsdampernes gale Form, hvorom Skibskaptajner, mere indsigtsfulde Konstruktører o. s. v. alle ere enige. Rederne anlage i Reglen, at det er økonomisk at forme et Skib som et Pakhus med et smalt, næsten rektangulært Middelspannt og et langt parallelt Midtparti med samme Tværnsnit som Middelspanntet; i Følge Skibsmaalingreglerne, om hvilke der jo ogsaa kunde siges forskelligt, betaler Rederen maaske 5% mindre Afgift ved at forme Skibet som Pakhus, men overvejer saa ikke, at Skibets Modstand paa Grund af denne gale Form undertiden forøges med 30—40%, saaledes, at der brændes lige saa mange Procent mere Kul; den misforstaaede store Længde i Forhold til Bredden gør tilmed Skibet tungt og usødygtigt. Et lille Eksempel

kan maaske oplyse denne Sag, som allerede den bekendte Froude gjorde opmærksom paa: Man havde en Damper med et Deplacement paa 350 Tons, 110 Fods Længde, 26 Fods Brede og 6 Fods Dybgaende, der kunde opnaa en Fart af 9 Knob, og vilde nu bygge en anden med samme Deplacement og omtrent samme Længde og Dybgaende, men forskellig Brede; Froude proponerede 34 Fods Brede i Stedet for 26 Fod, men til Gengæld større Finhed mod begge Ender, uden Tilnærmelse til parallelt Midtparti, og han paaviste ved Modforsøg, at det brede Fartøj med endog større Deplacement vilde faa 33% mindre Modstand; dette vilde man naturligvis ikke tro, men Fartøjet blev bygget og med et Deplacement paa 370 Tons, altsaa 20 Tons større, fik det bredere Fartøj rigelig samme Fart med 33% mindre Modstand. Ejeren af et lignende smalt Fartøj som her nævnt, kunde altsaa glæde sig ved at brænde 33% mere Kul og desuagtet kun opnaa at bringe et mindre Deplacement gennem Vandet. Undertiden gaar man mærkværdigt let hen over en saa vigtig Sag som den at forme et Skib, men den væsentligste Aarsag til de ukorrekte Former er dog hovedsagelig Propellerens urigtige Anbringelse; som den nu anbringes, maa man, for at undgaa altfor stor Modstandsforøgelse og Rystelser gøre Agterskibet uforholdsmæssig langt og smalt, hvad der, som nævnt, kunde undgaaes ved at lade det løbe ud i en Spids agter og anbringe Propelleren der.

I Henhold til det anførte kunne d'Hrr. Redere være forvissede om, at man ved Indførelse af korrekte Principer kan drive de samme Deplacementer, som nu, afsted med 50% mindre Maskinkraft og Kul; alene ved Sejlenes Brug kunne jo nogenlunde korrekt riggede Fartøjer, som f. Eks. Fiskekuttere, holde samme Gennemsnitsfart som langsomme Handelsdampere, og tilmed, som Kaptajn Trolle allerede har bemærket, ved Krydsning avancere til Luvart af en Handelsdamper i stærk Storm. Føj nu dertil Propellerens korrekte Anbringelse, Overgang fra aldeles ukorrekte til korrekte Skibsformer o. s. v., saa skal det forhaabentlig snart vise sig, hvor fjærrt man er fra at sejle økonomisk med de nuværende Handelsdampere.

## Havarier, Forlis m. m.

Dampskibet »Flandria«, som afgik fra Hamburg den 6. ds. til Vestindien, kolliderede Dagen efter med en Brig udfor Weseren. Briggen, hvis Hjemsted foreløbig er ubekendt, blev sat paa Land, men skal dog kunne repareres.

Strandingen ved Haurvig. Ringkjøbing, 13de Februar. Barkskibets Navn er »Elisabeth Reckners«, Kaptajn Slyeger, af Bremerhafen, ballastet. (R. B.)

Ringkjøbing, 13de Februar. Besætningen, 5 Mand fra en engelsk Fiskersmakke, er i Eftermiddag landet i Søndervig i egen Baad. Smakken driver med knækket Stormast langs Land Syd paa. (R. B.)

Frederikshavn, 13de Februar. Besætningen fra den ved Læsø sunkne Skonnert »Eliezer« har i Skibets Baade bjerget sig til Fyrskibet »Kobbergrunden« og ankom i Eftermiddags med Dampskibet »Expres« til Frederikshavn. (R. B.)

Thisted, 13de Februar. Skonnert »Ellida«, Kaptajn Jørgensen, af Klitmøller, er igaar strandet ved Cuxhaven Mandskabet herfra og fra Klitmøller er bjerget, men en Skibsdreng er senere død; Skibet er formentlig Vrag. (R. B.)

Bark »Daggry« af Stavanger, fra Bahia Blanca til Folmouth med Hvede, led Havari under Stormen fra 4de—12te Januar. Alt paa Dækket bortskylledes af Søen og Rorskaffet brækkede, saa at man mistede Kommando over Skibet, der trak meget Vand; 400 Sække Hvede kastedes overbord og Mandskabet var stærkt medtaget, da Cunarddamperen, »Cephalonia« opdagede Vraget og satte en Baad med 6 Mand i Vandet; Besætningen paa Barken sprang saa en efter en i

Søen og blev halet ombord i Baaden, hvilken Manøvre maatte gentages, da man skulde ombord i »Cephalonia«; den blev udmærket behandlet her ombord. (Norges Sjøfartstidende).

I Leith kolliderede den 4de ds. Damperne »Kluo« og »Goodmunding« begge af London. »Goodmunding«, der var lastet med 2000 Tons Kobbererts fra La Lanza, sank. Intet Menneskeliv tabtes.

Hamburgerdamperen »Adolph Woermann«, fra Hamburg til Vestafrika, er strandet paa Liberias Kyst, hvor Skibet stødte mod en undersøisk Klippe, der ikke var afsat paa Kortet, og gik midt over. Passagerer og Mandskab landsattes i Nipoo, hvortil ogsaa den største Del af Posten indbjergedes. Ladningen gik helt tabt.

Calais, 10de Februar. Norsk Skib »Racelorse«, fra Buenos Ayres med 1400 Tons Korn, er strandet. Besætning reddet, Skibet vistnok tabt. (R. B.)

Galease »Olga« af Mølle ved Helsingborg strandede i Mandags i Rersøbugten, ¼ Mil nord for Mullerup Havn. Besætning, 2 Mand, bjærgedes af Fiskerne. Masterne blæste overbord, Skibet sandsynligvis Vrag. (R. B.)

Barkekib »Elisabeth Reckners«, Auber, af Bremerhafen strandede i Mandags ved Haurvig. Besætning, 19 Mand, reddedes ved Raketapparat. (R. B.)

Postdamper »Ægir« traf Natten mellem Søndag og Mandag mellem Korsør og Kiel en tysk Evert drivende for sine Ankere ud for Aaboe og i en meget farlig Stilling; Damperen bjærgede den og slæbte den til Kiel.

Stranding. Frederikshavn, den 13. Febr. 1894. Ifølge Telegram fra Læsø strandede i Lørdags en Skonnert paa Silderøn (Sydsiden af Læsø) og Bjærgningsdampskibet »Frede-

rikshavn« begav sig strax efter at Meddelelsen var indløben, til Strandingsstedet. Skonnerten hed »Eliezer«, var lastet med Byg og hjemmehørende i Svendborg, men Mandskabet — 5 Mand — havde forladt den, hvilket man kunde erfare af, at begge Baadene vare borte; hvor de havde begivet sig hen, kunde hverken Mandskabet paa Bjærgningsdamperen eller paa den tilkommende Redningsbaad faa Rede paa. Man haaber, at de enten ere blevne reddede af et forbigaaende Skib, eller ere naaede hen til det ikke særlig langt fra Strandingsstedet liggende Fyrskib »Kobbergrunden«. Skibet, der var paa Rejse fra Samsø til Antwerpen, bliver sandsynligvis Vrag, da Søen var altfor oprørt til at Bjærgningsdamperen kunde udrette noget.

I Søndags indkom Dampskibet »Storebelt«, Kapt. Gullich, fra Søen paa Grund af Havari; Skibet, der er fuldt ladet med Smør, Æg, Flæsk etc. fra Nakskov, Horsens og Aalborg, var allerede kommet c. 80 Kvartmil vest for Hanstholm, da det under en orkanagtig vestlig Storm fik en magtig Braadsø over sig, der knuste det Opstaaende paa Kommandobroen samt et stort Lufrør, der staar i Forbindelse med Skorstenen, hvorved denne tilføjedes et stort Hul; endskjønt dette strax forsøgtes repareret ved Anbringelse af Brædder, kunde man desværre ikke holde Ild under Kedelen, naar Fartøjet gik mod Stormen, hvorfor Kaptajnen saa sig nødsaget til at vende om og søge ind for at faa Skaden repareret. Uheldet er jo saa meget mere beklageligt, da hele Lasten er ferske Varer, der tabe i Værdi ved at komme saa meget forsinket paa Markedet; c. 7000 Pd. fersk Kjød er lossat og for største Partens Vedkommende solgt her.

—nn.

## Fra Sø og Land.

Frederikshavn, den 13de Februar 1894.

Dansk Østersfiskeri i Nordsøen. Fiskekutteren »Prins Valdemar« Skipper Fr. Thiel af Frederikshavn, indkom i sidste Uge i Havnen efter i c. en Maaned at have drevet Østersskrabning paa Bankerne i Nordsøen. Som bekendt har Vejrliget særlig i sidste Halvdel af Januar Maaned været meget uroligt, og naar man ser hen til dette Forhold, maa det korte Udbytte, 21—22000 Stk. Østers, kaldes meget godt. Kutteren har i nævnte Tidsrum været til Søs hele Tiden, selv i de sværeste Storme og fuldstændig stadfæstet sit Ry som udmærket Søkib. Østersen er af fortrinlig Kvalitet og er afhændet til to herværende Fiskeeksportfirmaer; Fangsten skal være udbragt til 1300 Kr.

Aktieudbytte. Fra Rønne meddeles til »Ritz, Bur.«: Aktieselskabet »Dampskibsselskabet paa Bornholm af 1886«, der ejer Skibene »Thor«, »Heimdal«, »Hjalmar« og »Skandia«, giver i Udbytte for 1893 10 Kr. pr. Aktie. Aktierne lyde paa 200 Kr.

Aktieudbytte. »Det dansk-russiske Dampskibsselskab« giver for 1893 et Aktieudbytte af 8 pCt.

Dampskibsselskabet »Kjøbenhavn« har, efter Forlydende, i 1893 opsejlet Netto 6½ pCt., hvoraf 2½ pCt. vil blive foreslaaet udbetalt som Udbytte til Aktionærene og 4 pCt. henlagt til Rerservefonden.

## Skibsefterretninger.

### Dampskibe.

#### Det forenede Dampskibsselskab.

Alexander III, Rabe, afgik 13. Febr. fra Novorossisk til Odessa. — A. N. Hansen, Thiedemann, afgik 13. Februar fra Cadiz til Bordeaux og Kbhvn. — Antwerpen, Caroc, ankom 14. Febr. til Smyrna, bestemt til Saloniki, Konstantinopel og Odessa. — Castor, Kruse, ankom 7. Febr. til Antwerpen, bestemt til Levanten og Sortehavet. — Chr. Broberg, Gøtsche, afgik 11. Febr. fra Neapel til Catania. — Douro, Brabrand, afgik 10. Febr. fra London til Cardiff og Portugal. — Georgios I., Rohde, ankom 12. Febr. til Cardiff, bestemt til Alger, Levanten og Sortehavet. — J. C. Jacobsen, Bech, afgik 14. Febr. fra Marseille til Barcelona. — Kiew, Rasmussen, afgik 10. Febr. fra London til Kbhvn — Kursk, Staal, afgik 13. Febr. fra Kbhvn. til Bordeaux. — Leopold II., Jespersen, ankom 13. Febr. til Aarhus, bestemt til Riga. — L. P. Holmblad, Ingerslev, afgik 8. Febr. fra Piræus til Moss og Christiania. — O. B. Suhr, Koch, afgik 8. Febr. fra Kbhvn. til London og Middelhavet. — Omsk, Kihl, afgik 12. Febr. fra Algier til Lissabon og Kbhvn. — Tejo, Fenger, afgik 12. Febr. fra Havre til Kbhvn. — Tomsk, Petersen, afgik 14. Febr. fra Reval til Kjøbenhavn, Rotterdam, Antwerpen, Levanten og Sortehavet. — Vesuv, Gade, ankom 12. Febr. til Laurvig, bestemt til Spanien og Italien.

Constantin, J. V. Fenger, ankom 10. Febr. til Kbhvn — Esbern Snare, S. C. Holm, ankom 13. Febr. til Newcastle. — Esbjerg, C. Bentzen, afgik 8. Febr. fra Aarhus til Leith. — Georg, J. Nielsen, ankom 12. Febr. til Newcastle. — Knuthenborg, C. S. Hansen, ankom 13. Febr. til Odense. — Kronen, P. Petersen, afgik 13. Febr. fra Nykjøbing F. til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Storebelt, A. Güllich, afgik 8. Febr. fra Aalborg til Newcastle (returnerede til Frederikshavn d. 12. Febr. for Søskade, afgaar atter derfra d. 14. Februar). — Union, C. N. Bloch, afgik 14. Febr. fra Odense via Aarhus til Leith.

Anglo Dane, Th Petersen, ankom 9. Febr. til Antwerpen, bestemt til Kbhvn. og Libau. — Axelhuus, B. J. Goll, ankom 13. Febr. til Bergen, bestemt til Trondhjem. — Bergenhuus, J. Jørgensen, afgik 13. Febr. fra Hamburg til Nakskov. — Charkow, C. Fischer, afgik 11. Febr. fra Hull til Libau. — Christian IX, P. Møllerup, afgik 11. Febr. fra London til Kbhvn. og Königsberg. — Christianssund, E. C. F. Jensen, ankom 12. Febr. til Stettin, bestemt til Christiania. — Frederik, J. Harboe, afgik 13. Febr. fra Kbhvn. til Pillau. — Jolantha, S. H. Hansen, ankom 25. Febr. til Hamburg, bestemt til Kbhvn. — Kasan, H. Thomsen, ankom 11. Febr. til Pillau, bestemt til London. — Laura, P. Christiansen, afgik 21. Jan. fra Granton til Færøerne og Island. — Libau, H. V. Andersen, afgik 13. Febr. fra Kbhvn. til Pillau. — Minsk, H. Olsen, ankom 9. Febr. til Danzig, bestemt til Kbhvn. og Hamburg. — Louise, E. Brabrand, afgik 14. Febr. fra Kbhvn. til Hull. — Morsø, Th. Lind, ankom 13. Febr. til Kbhvn., bestemt til Libau. — Moskov, J. Petersen, afgik 13. Febr. fra Antwerpen til Kbhvn. og Libau. — Nishnij Novgorod, J. Harder, afgik 13. Febr. fra Kbhvn. til Libau. — Nordjylland, P. Jensen, afgik 13. Febr. fra Kbhvn. til Hamburg. — Odin, Frisenette, ankom 14. Febr. til Kbhvn., bestemt til Danzig. — Perm, M. C. Møller, afgik 13. Febr. fra Frederikshavn til London. — Pregel, Egidiussen, afgik 13. Febr. fra Frederikshavn til Hull. — Romny, Andersen, ankom 13. Febr. til Kbhvn., bestemt til Hull. — Thyra, A. Garde, afgik 9. Febr. fra Kbhvn. til London. — Tula, P. Paaske, afgik 13. Febr. fra Frederikshavn til Hamburg. — Valdemar, F. Sørensen, afgik 11. Febr. fra Libau til Kbhvn. og Antwerpen. — Vendsyssel, H. P. Sørensen, ankom 13. Febr. til Libau, bestemt til Kbhvn. og London. — Botnia, C. I. Holm, afgik 14. Febr. fra Kbhvn. til Hangø. — Nidaros, C. Nielsen, ankom 14. Febr. til Stettin, bestemt til Kbhvn. og Vestnorge. — Olga, A. Norden, afgik 12. Febr. fra Pillau til Kjøbenhavn og Antwerpen. — Viking, R. E. Jørgensen, afgik 13. Febr. fra Manchester til Liverpool. — Aarhus, J. Thøgersen, ankom 14. Febr. til Stettin, bestemt til Kbhvn. og Gøteborg. — Limfjorden, Niedersøe, ankom 13. Febr. til Stettin, bestemt til Kbhvn. og Gøteborg.

### Dannebrog.

Amalienborg, Olsen, ankom til London 8. Febr. — Christiansborg, Ewaldsen, afgik fra Reval 3. Febr. til London, passerede Skagen 13. Febr. — Fredensborg, van Deurs, ankom til Dunkerque 12. Febr. — Rosenborg, Schultz, ankom til Sunderland 12. Febr., laster til Hjemstedet.

### Carl, Skjold, Gorm.

Dan, Kræmer, afgik fra London 9. Febr. ankom til Blyth 11. Febr. — Danmark, Heintzelmann, afgik fra Granton 11. Febr. til Kbhvn. — Erik, Wrisberg, afgik fra Libau 10. Febr. til Antwerpen. — Frode, Christensen, afgik fra Cardiff 12. Febr. til Port Said. — Gorm, Jørgensen, afgik fra Cardiff 8. Febr. til Alexandria. — Knud, Jørgensen, afgik fra London 11. Febr. til Newcastle. — Magnus, Aaris, afgik fra Libau 10. Febr. til Ghent. — Olaf, Risø, afgik fra Kbhvn. 8. Febr., ankom til Libau 10. Febr. — Skjold, Jensen, afgik fra Libau 11. Febr. til Ghent. — Svend, Schmidt, afgik fra Rouen 11. Febr. til Blyth. — Volmer, Jørgensen, afgik fra Burntisland 7. Febr., ankom til Kiel 13. Febr.

### Kjøbenhavn.

Carl Heckscher, Petersen, afgik fra Reval 12. Febr. til London. — Fyen, Petersen, afgik fra London 7. Febr. til Riga. — Hafnia, Neergaard, afgik fra Reval 8. Febr. til London. — Sjælland, Hansen, afgik fra London 10. Febr. til Riga.

### Nordsøen.

England, Hansen, afgik fra Libau 10. Febr. til Rotterdam. — Holland, Jensen, afgik fra Kbhvn. 13. Febr. til Libau. — Rusland, Schmidt, afgik fra Warkworth 10. Febr. til Gibraltar. — Skotland, Albrechtsen, afgik fra Libau 14. Febr. til Southampton. — Swarland, Pii, ankom til Southampton 9. Febr. — Tydskland, Svendsen, afgik fra Rouen 9. Febr. til Warkworth.

### Thingvalla.

Hekla, Laub, afgik fra Kbhvn. 13. Febr. til New-York. —

Norge. Knudsen, afgik fra Christianssand 2. Febr. til New-York. — Thingvalla, Berentzen afgik fra Christianssand 13. Febr. til Kbhvn.

### Det danske Petroleum Aktieselskab.

Christine, Larsen, afgik fra Kbhvn. 9. Febr., ankom til Aarhus 10. Febr.

### Det Store Nordiske Telegrafelskab.

H. C. Ørsted, Ørsted, ligger i Egersund, oppebiende rolige Vejrforhold. — Store Nordiske, Petersen, ligger i Shanghai.

### Jydsk-engelske Dampskibsselskab, Aarhus.

Hengest, Olsen, afgik fra Aarhus 8. Febr., ankom til Newcastle 13. Febr. — Orrik, Erichsen, ankom til Göteborg fra Newcastle 11. Februar.

### J. Lauritzen, Esbjerg.

Nerma, Degn, returneret til Frederikshavn 11. Febr. med Tab af en Del Dækslast og med ovenbords Skade, efter at have været i Søen i 4 Dage. Atter afgaaet til Alloa 13. Febr. — Nordsoen, Meinertz, returneret til Frederikshavn for Storm 11. Febr., atter afgaaet til Aberdeen 13. Febr.

## Sejlskibe.

### Fanø, Nordby.

Doraue, Jessen, ankom til Bahia 4. Febr. fra Hamburg. — Embla, Jepsen, ankom til Punta Arenas 11. Jan. fra San Blas. — Havila, Mortensen, afgaaet fra Antofogasta; ankom til Ostende via Plymouth 10. Febr. — Helene, Sørensen, prajet 26. Jan. paa 27° N. B., 29° V. L. — Irvine, Ankersen, afgik fra Tonga Tabu 5. Febr. — Ines Phøhl, Svarrer, afgik fra Pernambuco 20. Jan. til Macan. — Laura, Toft, afgik fra Lissabon 1. Febr. til Marseille; passerede Tarifa og Gibraltar 4. Febr. — Marren, Svarrer, ankom til Rosario fra Cardiff 11. Jan. — Nanna, Warrer, afgik fra Pernambuco 24. Jan. til Montevideo. — Paul, Hensen afgik fra Sherbro, ankom til Falmouth 10. Febr., 29 Dages Rejse. — Puck, Pedersen, afgik fra Paranagua 6. Jan. til Valparaiso.

## Fragtberetninger.

D'Hrr. Holm & Wonsild, Kjøbenhavn og Lübeck, meddele os den 14. Febr.:

Fragtmarkedet er i den forløbne Uge ikke undergaaet nogen væsentlig Forandring; der er fragtet lidt flere Smaabaade fra Libau og Danzig end tidligere paa Aaret, hvilket har haft tilfølge, at flere Baade ere begyndt Sejlsads, som ellers have været ubeskæftigede i Vinter, — Omsætningen har imidlertid ikke været saa stor, at Fragtraterne ere blevne paa virkede deraf.

Reval noter: 13 d. til London, 1/4 1/2 d. til Kontinentet, 1/9 d. til Bristolkanalen, alt Hvedebasis. — Til Danmark 15/16 M. pr. 2000 Kilos Hvedebasis, 16/17 M. Oliekager.

Libau noter: 1/3 d. London Østkyst, 1/4 1/2 d. Kontinentet, 1/7 1/2 d. Eng. Kanal, 1/10 1/2 d. Bristolkanalen, alt Havrebasis. Til Danmark 14/15 M. pr. 2000 Kilos Rugbasis 23/24 M. Klid.

Danzig noter: 15 francs pr. 2000 Kilos Melasse til Dunkirk, 6/ pr. Ton Sukker til London. Til Danmark 50/55 Pf. pr. 50 Kilos Klid.

Fra Danmark til Kalmar 5 Kr. pr. 1000 Kilos Hvede.

Sejlskibe I den forløbne Uge har der saa godt som ikke været nogen Omsætning; der er mod Sædvane gjort et Par Befragtninger fra Vest-Sverrig til Bristolkanalen à 1/9 d., til Kulborn 2/ andre Havne paa 448 lbs. Byg; Afskibningerne af Horn fra Sverrig ere saa godt som endnu ikke komne i Gang, skøndt der fra paalidelig Kilde opgives, at store Partier henligge til Salg.

Kulfragterne fra Øst England til Danmark variere mellem 5 £ og 7 £ pr. Keel

### Skibs-Salg.

Gennem Holm & Wonsild er solgt herliggende Bark »Skjelskær«, 428 Register Tons, til et svensk Rederi; Kr. 4700 blev betalt for samme.

»Fairplay« skriver d. 9. ds. bl. a. følgende om Fragtforholdene:

Sortehavs-Markedet er lidt svagere. Raterne fra Odessa til L. H. A. R. ere for Lastning i denne Maaned 11/ à 11/3, men disse Rater kunne kun opnaas for Partladning, hvilket ikke er særlig tilfredsstillende, da Rederne sandsynligvis ville være nødsagede til at indgaa paa en Reduktion i Fragten for Kompletteringen. For Marts og April Lastning kan opnaas 11/3, og forholdsvis rigelig Last forefindes at begynde med.

Fra Varna og Kustendje er der ikke megen Efterspørgsel efter Tonnage, men sandsynligvis kunne passende Baade sluttet 11/9 à 12/ pr. hel eller delvis Lastning af Byg.

Fra Sulina betales for prompte Baade 12/6 à 13/6 i Forhold til Størrelsen.

I Donau-Markedet er der kun lidt at gøre i Øjeblikket. De fleste Redere ere stadig tilbøjelige til at udskyde Befragtningerne indtil Sejlsadens Aabning, som rimeligvis vil blive tidlig i Aar, da Vejret der vedblivende holder sig mildt. Raterne til L. H. A. R. for Lastning i Slutningen af Marts er 14/ og for April 14/3, Maj 14/3 à 14/6, men efter hvad vi erfare, har der i den sidste Tid kun været gjort meget lidt til disse Rater.

Der er stadig livlig Efterspørgsel for Skibe fra Alexandria; for prompte passende Baade betales 10/6 à 11/6.

Fra Erts-Havnene er Begæret efter Tonnage ligeledes meget stærkt, men indtil Forbrugerne lægger mere Pres paa Afladerne for snarlig Levering, vil Befragtningerne holde sig forholdsvis rolige. Der er uden Tvivl endnu store Masser af Erts, som skulle afskibes, og jo længere Befragterne tøve med at slutte, jo større Vanskelighed vil de have ved at faa Skibe til noget nær de nuværende Noteringer.

Amerika-Markedet er i det hele taget vedblivende roligt. Kornraterne fra de nordlige Havne ere stadig slappe; der betales 3/ à 3/1 1/2 d. til Antwerpen, Rotterdam eller Hamburg. For Stykgods Laster noteres fra de nordlige Havne til U. K. eller Kontinentet 15/6 à 16/. — Der er moderat Efterspørgsel for Skibe for Phosphate fra Florida til Kontinentet til 18/6 à 19/. — Fra New Orleans kan Baade op til ca. 18,000 grs. erholde for Martslastning 3/6 d. til U. K. eller Kontinentet direkte.

Bomuldsraterne ere gennemgaaende de samme som sidst noteret, men der gøres faa eller ingen Befragtninger.

Fra Cuba er Efterspørgslen stærk, for prompte Baade betales 11, 12 og 13 cents pr. 100 lbs. Sukker i Sække fra 2 Havne paa den nordlige Side til henholdsvis New-York, Philadelphia eller Boston.

Vi tør forudsige, at der i denne Retning vil blive gjort store Forretninger, da Mængden af Sukker, som skal afskibes fra Cuba, er overordentlig stor.

Ostindie-Markedet er meget fast, hvilket saaledes bekræfter, hvad vi tidligere have skrevet herom. Hoved-Aarsagen til Fremgangen i Hjemfragterne er (hvad vi flere Gange have hentydet til), den store Mangel paa Beskæftigelse for Skibene for udgaaende, thi der er allerede afsluttet Kontrakter for over 100,000 Tons Kul fra Kalkutta til Bombay-Markedet. Dette burde visselig bevæge Rederne til at tøve med at slutte Hjemfragter, da der ingen Tvivl er om, at Forbruget af Kalkutta- og Japans.Kul stadig vil udvikle sig, og at Efterspørgslen af Kul fra U. K. vil aftage i samme Grad.

La Plata-Markedet har i sidste Uge været meget stille, begrundet i de mange Helligdage i La Plata Staterne. Raterne telegraferes at være 24/ à 24/6. Kulfragterne til disse Stater ere fastere og vi tro, at 9/6 à 10/ kan opnaas for en passende Februar-Baad.

Kulfragterne fra Wales til Middelhavet ere vedblivende meget lave; til Ostindien noteres Bombay 7/6 d. à 7/9 d., Colombo 9/ à 9/6, Singapore 10/ à 10/6.

D'Hrr. N. Johansen & Dahl, Liverpool, meddele os under 10. Februar.

Markedet for Udfragterne i forløbne Uge var gennemgaaende stille til uforandrede Rater.

Hjemfragterne vare fastere fra Ostindien, især fra Bombay, hvorfra Raterne gik 2,6 højere imod Slutningen af Ugen; Kurrachee & Calcutta ligeledes vedvarende faste.

Fra Vestkysten af Syd-Amerika var Begæret godt, omend til uforandrede Rater.

Fra Californien & Nærhed viste der sig mere Flovhed, tildels foraarsaget ved faldende Hvedepris og rigelige Ankomster af ubefragtet Tomage.

Følgende Dampskibsbefragtninger har fundet Sted i den forløbne Uge:

Fra Cardiff til Oporto 5/7 1/2, Gibraltar 6/—, Bayonne 6 1/4 francs, Barcelona 9/6, Port Said 6/—, St. Nazaire 5 1/2 francs, Triesto 7/—, Constantinopel 6/—, Donau 8/—, Havana 7/—, Matre, Scychelles, 12/—, River Plate 9/9.

Newport til Bombay 9/6 sleepers.

Newcastle til Malmø 4/6, Libau 4/6, Helsingør 4/9, Swinemünde 4/—, Flensborg, Kokes 7/—, Hamburg 4/6, Dieppe 4/9, Oporto 6/3, Cadix 5/9, Cete 6/—, Lissabon 5/6, Santos 31/— for Stykgods.

Fra Glasgow til Bombay 6/9, Valencia 7/9, Algiers 5/9, Genoa 6/—, Odessa 6<sup>3</sup>/<sub>2</sub>.

Varna og Baitchik til U. K. Cont. 12/3, Alexandria 10/6 à 12/—, Sebastopol, Theodosia, Novorossisk, Odessa, Sulina 11/6 à 13/—, Azoff 15/—, Samsoun til Cont. 12/6, Kustendjie 11/6, Eupatoria og Akmetcet til Rotterdam 14/—, Benisaf 9/—, Seriphos 8/9, Bona 9/6, Garrucha til Tym 8/—, Odessa til Kalmar 14/—, Sebastopol til Bergen eller Kjøbenhavn 13/3, Carthagera til Dundee 16/—, Esparto Bombay til U. K. Cont. 20/— 21/— 22/6 à 23/6, Kurrachee 21 à 22/6, Rishavnene 30/—, Rangoon til Liverpool 28/9, River Plate 25/—, Baltimore til

Hamburg 2-10<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, 20,000 Quarters. — New-York til Øresund 3/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> & et andet 3/9, Stettin 4/—, Option Stykgods til Newcastle 14/6, New-York til Havre og Tyne 17/6, New Orleans 13/6, Option Kjøbenhavn eller Aarhus 14/9, River Plate 24/—, Donau til Hamborg 14/6, Rotterdam 13/6, Huelva til London 8/3, Goole 8/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, Bilbao til Middelsboro 5/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, Dunkirk 5/9, Rotterdam 5/9. Huelva til Philadelphia 10/—.

Følgende Sejlskibsbeholdninger rapporteres:

Fra Cardiff til Bahia 12/—, Pernambuco 12/6, Rio Janeiro 15/—, Cap Town 11/9, Callao 11/6, San Francisco 11/—, Tyne

## Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich's Meridian. Fyrs Synsvide er for de danske Fyrs Vedkommende 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. Reiningerne ere retvisende.

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

**Kattegat.** I Løbet af Foraaret vil Fyret paa *Lysegrund* blive forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 5 Sekunder.

**Østersøen. Rønne.** En Vager med rød Stage og 2 røde Balloner er i 22 Fod Vand udlagt ved V.-Enden af *Søndre Rev.* Den ligger S. 56<sup>1</sup>/<sub>2</sub>° V., 1,880 Alen fra *Rønne Kirke*. Ledefyrtilinen gaar c. 80 Alen NV. om Vageren.

### Østersøen, Sundet og Lille Belt.

**Sverig. Smålands Skjærgaard.** S. for *Idö NV.* for *Idö Stångskär*, er funden en 20 Fods Grund, kaldet *Vestra Stångskärgrund*. Til Foraaret afmærkes den med en Krydsprik. 57° 40' 40" N. Br. 16° 47' 0" Ø. Lgd.

Til Foraaret forandres Afmærkningen mellem *Idö* og *Strupö* saaledes:

V. for Farvandet, ved den nylig fundne 18 Fods Grund, *Kungholmsgrundet*, udsættes en Stage. 57° 40' 53" N. Br. 16° 45' 35" Ø. Lgd.

Ved den nylig fundne 18 Fods Grund, *Vestra-Appollogrundet*, udsættes en Krydsprik. 57° 40' 10" N. Br. 16° 45' 37" Ø. Lgd.

Ved *Vestra-Skarfklabbsgrundet* inddrages Prikken.

Ved S.-Siden af *Appollogrundet* udsættes en rød Stage med Kost, og Krydsprikken ved Grunden inddrages.

Ved *Østra-Skarfklabbsgrundet* inddrages Stagen med Kost.

Ved *Østra-Bussansgrund* flyttes Stagen med Kost noget S. hen uden for en nylig funden lille 16 Fods Grund. 57° 39' 38" N. Br. 16° 45' 50" Ø. Lgd.

**Finland. Bottniske Bugt.** Ved Kysten, SØ. for Dampskibsbroen i *Yxpila*, er opført et nyt Lodslus, der er malet gult. 63° 50' 24" N. Br. 23° 1' 53" Ø. Lgd.

**Bottniske Bugt.** Sømærkerne paa *Wodgarskärs bådan*, i Farvandet fra *Nikolaistad* til *Ytteruddskär*, og paa *Moiki-päähällans NØ.-ra*, i Farvandet fra Søen N. om *Svettgrundet* til *Bergå*, ere udelagte. Begge Sømærker skulle opføres igen.

**Finske Bugt.** Uden for *Hangö* blive følgende Grunde til Foraaret afmærkede saaledes:

En 23 Fods Stengrund, *Georgij-Pobudonosets-nya*, er nylig funden 4 Kml. S. 8<sup>1</sup>/<sub>2</sub>° Ø. fra *Hangö Fyr*.

En Vager med rød Stage og rødt Flag, hvorunder en sort Ballon, udlægges i 6 Fv. Vand <sup>1</sup>/<sub>2</sub> Kbl. SSØ. for Grunden. 59° 42' 5" N. Br. 22° 59' 19" Ø. Lgd.

Paa Grunden *Georgij-Pobudonosets*, som ligger 3<sup>3</sup>/<sub>4</sub> Kml. S. 14° Ø. fra *Hangö Fyr*, er der kun 23 Fod Vand.

Vageren ved Grunden ombyttes med en Vager med Stage, hvid foroven, rød fornedden, med hvidt Flag, hvori rødt Spunds. Den ligger i 6 Fv. Vand 1<sup>6</sup>/<sub>6</sub> Kbl. Ø. t. S. for Grunden 59° 42' 23" N. Br. 22° 59' 58" Ø. Lgd.

En 15 Fods Grund, *Akkera*, er nylig funden 2,9 Kml. S. 17° Ø. fra *Hangö Fyr*. En Vager med Stage, hvid foroven, rød fornedden, med hvidt Flag, hvori rødt Spunds, udlægges 1,2 Kbl. ØSØ. for Grunden uden for en lille 26 Fods Stengrund. 59° 43' 14" N. Br. 22° 59' 48" Ø. Lgd.

Paa NV.-Siden af den lille Klippeholm *Kilbanki*, der ligger Ø. for Farvandet til *Frederikshavn*, er anbragt et Vandstands-Mærke. Det er et rødt Brædt med hvide Tal, som i *engelske* Fod angiver Dybden ved Broen paa *Tervasaari (Tjärholmen)*. Skibe med større Dybgaende end det paa Brættet angivne bør ankre N. for *Kilbanki*. 60° 33' 5" N. Br. 27° 12' 8" Ø. Lgd.

**Rusland. Fyrskibet „Libau“.** Fyrskibet uden for *Libau* viser et elektrisk, hvidt, fast Fyr og ligger 6 Kml. N. 78° V. fra *Libau Hovedfyr*. Flammens Højde: 49 Fod. Lysvidden: 8 Kml.

Skibet er et Dampskib med 2 Master og Bogspryd, det er rødt, paamalet »Libau« med hvidt paa begge Sider med *russiske* Bogstaver.

Agter føres Orlogsflaget og paa den agterste Mast under en rød Ballon et gult Flag med blaat Kors. Fyret, der er en Buelampe, vises fra Fokkemasten.

Kommer det elektriske Fyr i Uorden, vises et hvidt Lanternefyr.

Taagesignal gives med en Dampsirene, der hver 55 Sekunder giver Et-Stød af 10 s. Varighed.

Fyrskibet ligger paa Station Aaret rundt og forlader den kun, naar Is eller andre Aarsager tvinge det dertil. Naar Fyrskibet ikke er paa Station, tændes Fyret ikke, og det gule Flag er ikke hejst.

Beliggenhed: 56° 32' 12" N. Br. 20° 49' 0" Ø. Lgd.

**Tyskland. Oder.** Ved *Kaiserfahrt* er opført en ny Fyr baake, fra hvilken vises et hvidt Fyr med Formørkelse hver 3 Sekunder. Den gamle Baake er borttagen og det hvide, faste Fyr slukket.

**Fyrskibet „Palmerort“.** Fra Fyrskibet »Palmerort« skal fra en Raa vises Vandstands-Signaler, der angive Dybden i Renden *Palmerort*.

**Femern.** Paa V.-Molen ved Indløbet fra *Femer-Sund* til *Burger-See* er opført to hvide Ledebaaker med en Trekant med Spidsen opad paa Toppen.

Holdte overet lede de i den inderste Del af Renden til *Burgstaaken*.

**Flensborg Fjord.** Et Vrag ligger sunket i 4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Fv. Vand c. <sup>3</sup>/<sub>4</sub> Kml. SØ. t. S. fra *Ekensund*. En Mast er c. 10 Fod over Vandet. Tæt ved Vraget er udlagt en grøn Tønde med Cylinder paa Toppen. 54° 54' N. Br. 9° 36'<sub>6</sub> Ø. Lgd.

### Kattegat og Skagerak.

**Sverin. Bohuslän.** Mellem Grunden *Sküddan* og *Lilla Varholmens* Ledefyr ligger en 6 Fods Grund. Til Foraaret udsættes en Stage ved Grundens NØ.-Side. 57° 41' 45" N. Br. 11° 43' 15" Ø. Lgd.

**Paternosterskären. Bohuslän.** SV. for *Vanholmen* ligger en Grund, hvis Overkant er i Vandkorpen. Til Foraaret skal den afmærkes med et sort Stangmærke med Topbetegnelse. 57° 55' 56" N. Br. 11° 30' 34" Ø. Lgd.

**Sotefjorden. Bohuslän.** Til Foraaret udlægges en sort Tønde Ø. for *Liila Skökan*. Naar Is befrygtes, ombyttes den med en Vager. Stangmærket paa *Långeflysköka* opføres ikke igen.

### Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Tyskland. Elben.** Vragskibet ved »*Davis*«, der ligger sunket tæt ved *Kugelbake*, er inddraget. Tæt ØNØ. for Vraget er udlagt en Spirtønde.

**Weser.** Paa *Lesum* Baake tændes den 15de Februar 1894 et Fyr med Formørkelser. Lyset er hvidt, undtagen i to Sektorer, en op og en ned ad Floden.

**Jade.** Afmærkningen i *Jade* er i Uorden. Lystønde Nr. 3 og 6 ere slukkede.

Fra den 3die til 6te April 1894 afholdes Mineøvelser i *Jade*. Øvelselspladsen begrænses mod N. af en Linie, som i Ø. og V. gaar gennem Tønde 19, mod Ø. af *Solthörner Watt*, mod S. af en Linie, som i Ø. og V. gaar gennem Tønde 20 og med V. af to gule Tønder med rødt Flag. Som Regel ligge 2 Minepramme N. eller S. for Pladsen. Man skal gaa V. om de to gule Tønder. Pladsen er spærret for al Sejlsads. Signaler fra Land eller Skib skulle ubetinget følges.

Paa *Minsener Old Oog* er Redningsbaaken nedblæst.

**Oster-Ems.** I Farvandet *Ley* ligger i 14 Fod Vand, mellem Tønderne L D og L 4, et Vrag. Det er afmærket med en Vragtønde.

**Ems.** Afmærkningen i *Ems* er i Uorden.

**Holland. Zulderzee.** Det røde, faste Havnefyr paa Havnehovedet ved *Edam* er forandret til et grønt, fast Fyr.

**Het Open Y.** Fyrskibet ved Yderenden af Lededæmningen ved *het Open Y* har været bortdrevet, men er igen udlagt.

**Maalsuisché Scheur.** Det hvide Fyr med Formørkelser paa V.-Pynten af *Ijselmonde* er paasejlet og slukket.

**Volkerak.** Paa Yderenden af den S.-lige Havnedæmning ved *Dintelsas* er tændt et fast Fyr. Det viser hvidt Lys fra

til Cape Town 13/9, Liverpool til Calcutta 9'6 Hamburg til Calcutta 10/6.

Adelaide til U. K.-Cont 25/6, Melbourne eller Geelong 28/9, Calcutta 22/6 April. Maj, Vestkysten Syd-Amerika 25/—, San Francisco 26/3, Newcastle N. S. W. til San Diego 15/6, Newcastle N. S. W. til Iquique og derfra til U. K.-Cont. 28/9.

Quebec til Sunderland 18/—, Liverpool 18/—, Greenock 17/—, Belfast 17/—, Westbay 39/—, Bayverte 38/9 à 41/3.

Harpix og Terpentin fra Staterne til U. K.-Cont. 2.6 à 2/9 og 3.9 à 4 — + 5 1/6.

Pitch Pine fra Pensacola, Ship Island eller Mobile til U. K.-Cont. 90/— à 95/—.

Logwood fra Jamaica 28/ à 30/—, Laguna 30/— og 40/— for Mahogani, fra Belize 27/6 og 37/6.

Fra Tobasco Kysten har vi idag sluttet til U. K.-Cont. 330 Reg. Tons Skib med Mahogany & c. à 55/— hvis 3, à 52 6 hvis 2, og à 50/— hvis 1 Lasteplads; 2 3 Fragt for Dækslast, eller i Kjøbmandens Valg ingen Dækslast, men 2/6 pr. Ton højere Fragt.

Vi kunne anbringe flere lignende Skibe paa samme Betingelser for Lastning i April/Maj.

S. 64° V. gennem V. til N. 60° V., rødt Lys fra N. 60° V. til N. 49° V., hvidt Lys fra N. 49° V. til N. 13° Ø., rødt Lys fra N. 13° Ø. til N. 30° Ø. og hvidt Lys fra N. 30° Ø. til N. 64° Ø. Flammens Højde: 21 Fod. Fyrapparat af 5te Orden. Fyret vises fra en sort Jernbaake ved et graat Fyrhus. 51° 39' 30" N. Br. 4° 22' 7" Ø. Lgd.

**Schelde.** I *Oude Eeringen* ere Stumptønde Nr. 1 og 2 inddragne.

**England. Withernsea.** Ved *Withernsea* er tændt et hvidt Fyr med 3 Formørkelser hver Minut: Lys i 45 s., Mørke i 3 s., Lys i 3 s., Mørke i 3 s., Lys i 3 s. og Mørke i 3 s. Flammens Højde: 116 Fod. Synsvidden: 17 Kml. Fyret lyser fra N. 35° V. gennem N. og Ø. til S 41° Ø. Fyret vises fra et hvidt, ottekantet, 123 Fod højt Taarn. 53° 44' 0" N Br. 0° 2' 20" Ø. Lgd.

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

**Frankrig. Seine.** Et Fartøj er sunket i 13 Fod Vand i Munden af *Seine* c. 1 Kml. S. 75° V. fra den NV-lige Tønde ved Grunden *Rattier*. En Mast er over Vandet

**Trouville.** De tre Banker paa den Ø-lige Dæmning ved *Trouville* ere igjen opførte.

**Englands V. Kyst. Firth of Solway.** I *Firth of Solway* ere følgende Forandringer i Afmærkningen foretagne:

Den sort og hvid vandret stribede Anduvningstønde, som laa 2,4 Kml. S. 26° V. fra *Solway* Fyrskib, er inddragen. 54° 45' 25" N. Br. 3° 33' 25" V. Lgd.

Den sort og hvid lodret stribede Tønde, som laa 1,2 Kml. NNØ. fra den foregaaende, er nu en Piletønde og ligger midt i Farvandet

Tønde S 5, ved SØ-Siden af *Silloth bank*, er nu en sort Tøndevager. 54° 51' N. Br. 3° 26' 45" V. Lgd.

Da Grundene ovenfor *Silloth* forandre sig, ere alle Tønder i Løbet V. for *Silloth bank* inddragne og udlagte i *the Swatichway*, hvis S. lige Udløb ligger tæt ved det V.-lige Indløb til *Wampool river*.

Ovenfor *Silloth* bør man tage Lods.

### Nordlige Atlanterhav.

I *Atlanterhavet* er Vrag m. m. truffen saaledes:

Den 13de Decb. 45° 12' N. Br. 30° V. Lgd. Vrag af en Bark paa c. 600 Tons, sortmalet med hvid Kant.

Den 17de Decb. 45° 1' N. Br. 8° 21' V. Lgd. Vrag af et kobberforhudet Skib med Bunden opad.

Den 19de Jan. 49° 11' N. Br. 10° 7' V. Lgd. Bark, fuld af Vand. Master og Ræer, med Stumper af Sejl, staaende.

Den 17de Januar. 46° N. Br. 17° V. Lgd. Vraget af en Bark paa c. 850 Tons, med Dækket i Vandet. Master og Underæer, der ere gule, paa Plads. Vraget syntes at være ladet med Tømmer.

Den 16de Jan. 45° 39' N. Br. 47° 32' V. Lgd. Et c. 100 Fod højt Isbjerg, hvilket er ualmindeligt paa den Aarstid.

**Frankrig. Glenans Øer Ø.** Den 22de Jan. Tæt ved *Basse-Jaunc*, Ø. for *Oen Penfret*. Vraget af et c. 130 Fod langt Skib med Bunden opad.

**Canariske Øer. Gran Canaria.** Følgende Bestemmelser gjælde i *La Luz (Las Palmas)* Havn:

Dampere, som ville blive i Havnen i over 24 Timer,

skulle fortøje i Linie, med Stevnen mod S. og to Strømkankere ude agter. Naar de kun ville blive i Havnen i nogle Timer, kunne de ankre.

Sejlskibe paa c. 500 Tons, der ikke stikke under 13 Fod, kunne ankre i Havnen klare af Indløbet. Mindre Sejlskibe fortøjes langs Pieren, eller hvor Havne-Autoriteterne anviser Plads.

**Foreneede Stater i Nord-Amerika. Delaware.** Omtrent den 31te Jan. 1894 tændes et hvidt, fast Fyr paa N.-Siden af N. Pieren, 25 Alen fra dens Yderende, ved Munden af *Christiania creek*. Fyret vises fra en Pæl. Flammens Højde: 23 Fod.

Samtidig slukkes det røde, faste Fyr ved N.-Siden af Munden af *Christiania creek*

### Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**Frankrig. Sanary.** Den 1ste Marts 1894 tændes paa Yderenden af V.-Molen ved *Sanary* Havn et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 24 Fod. Fyrapparat af 5te Orden. Det vises fra en Pæl ved et lille Fyrhus. 43° 6' 52" N. Br. 5° 48' 5" Ø. Lgd.

**Iles d'Hyères.** Den 1ste Marts 1894 tændes paa Yderenden af Molen ved *Porquerolles* et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 19 Fod. Fyrapparat af 5te Orden. Fyret vises fra en Pæl ved et lille Fyrhus. 43° 0' 8" N. Br. 6° 12' 5" Ø. Lgd.

**Saint Tropez.** Taarnene paa *la Mouette* og *Rabiau* ere nu malede sorte som Bagbords Mærker.

**Italien. Kap Anzio og Mont Saraceno.** Signal-Stationerne ved *Kap Anzio* og *Mont Saraceno* ere midlertidig lukkede.

**Sardiniens N.-kyst. Porto Torres.** I *Porto Torres* uddybes den gamle Havn. En rød Stander, hejst paa Masten ved Fyrtaarnet paa Indermolen, betyder, at den gamle Havn er spærret.

**Siciliens Ø-Kyst. Kap Murro di Porco.** Fyret paa *Kap Murro di Porco* er beskadiget og viser midlertidig hvidt, fast Lys.

**Østerrig-Ungarn. Zara Kanal.** Det ny Fyr ved *Puntadura* viser to hvide, faste Fyr lodret for hinanden. Flammens Højde: 52 og 23 Fod. Synsvidden: 12 og 9 Kml. Fyrtaarnet er 59 Fod højt og sammenbygget med en to Etages Bygning. 44° 18' 6" N. Br. 15° 1' 40" Ø. Lgd.

**Rusland. Sevastopol. Krim.** Ved Grunden ud for *Fort Konstantine*, ved N.-Siden af Indløbet til *Sevastopol*, er Lystønden inddragen.

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

**Brasilien. Santos.** Afmærkningen i *Santos* Havn er upaalidelig. Saalænge Urolighederne vedvare i *Brasilien*, advares Skibsførere mod at stole paa Sømærkerne.

### Karantænebestemmelser m. m.

**Norge.** — De belgiske Provinser *Namur* og *Limburg* ere erklærede for kolerasmittede.

**Spanien.** — *Namur* i *Belgien* og 85 Kml. Omkreds er erklæret for kolerasmittede.

**Tyrkiet.** — Lægeundersøgelse er anordnet for Skibe, som afsejle fra *Konstantinopel* til andre tyrkiske Havne uden for *Dardanellerne* og ved *det Sorte Hav*. Skibe til *Marmorahavet* underkastes Sundhedsvisitation i *Touzla* og *Callikratia*.

#### ABONNEMENTSPRISEN

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

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

hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

#### AVERTISEMENTSPRIS:

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

De øvrige Sider — 20 — do. 25 —

Moderation for 5 Gange 10 Gange 25 Gange

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

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

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER FREDAG.

Nr. 22.

Kjøbenhavn, Fredag den 23. Februar 1894.

1. Aarg.

INDHOLD: Makrelfiskeriet fra norske Pladser, af Premierløjtnant i Flaaden H. Kiær. — Sejlenes Nyttedevirkning i Dampskibe. — Generalforsamling. — Fiskeri-Statistik. — Ulykkestilfælde ved Fiskeri under Anholt. — Fra Sø og Land. — Havarier og Forlis. — Skibsefterretninger. — Fragtberetninger. — Efterretninger for Søførende.

## AXEL E. AAMODT,

18, Kongens Nytorv 18.

Grundlagt 1857. Telefon 106.

Stempelpapirs-Udsalg.

Lejekontrakter.

Huslejekvitteringer etc.



Isolering (Kieselguhr, Filt m. m.)  
paa Kjedler, Dampvær m. m.

## Cacaopulver

af god Kvalitet kjøbes billigere  
end i Udlandet paa

Brødr. Tychsens

Fabrikslager

ved Chr. C. Tychsens

Lille Kannikestræde 3,

Kjøbenhavn K.

Sendes frit til danske Havne.

Fra Aktiebolaget Bofors & Gullspång i Sverrig leverer jeg  
paa Bestilling større og mindre Gjenstande i

## støbt Staal, saasom:

Skibsstævne,  
Skibsskruer,  
Roerrammer,

Stempler,  
Krumtappe,  
Ambolte,

Tandhjul,  
Ankere,  
etc. etc

Støbt Staal fra Bofors-Gullspång er smeddeligt samt i Styrke  
og Sejghed fuldt jævnlørligt med det bedste smeddede Staal  
af tilsvarende Haardhedsgrad

Kjøbenhavn

Jørgen Jensens Efterfigr.

## Skipperforeningen

afholder den i Vedtægternes § 21 fastsatte ordenlige General-  
forsamling **Lørdag den 24de Februar d. A., Kl. 6 Eftermiddag,**  
paa Foreningens Kontor, Holmens Kanal Nr. 18, hvor foruden  
de sædvanlige Sager ville blive at foretage:

- 1) Valg af 4 Repræsentanter.
- 2) Valg af 2 Revisorer og 2 Suppleanter.
- 3) Forslag angaaende Optagelse af en Skibsfører over 40 Aar i Foreningen.

Det reviderede Regnskab over Foreningens og Stiftelsens  
Indtægter og Udgifter saavel som Legatregnskaberne for 1893  
ville ligge til Eftersyn paa Foreningens Kontor hver Søndag  
fra Kl. 10-12 og 2-4, fra den 6te Februar d. A., fra hvilken  
Tid den trykte Fortegnelse over Foreningens finansielle Status  
vil kunne afhentes paa Foreningens Kontor.

Kjøbenhavn, den 3. Februar 1894.

P. B. V.

F. Harboe.

## Skibsdagbøger

(Normalpapir)

$\frac{1}{2}$  Aars &  $\frac{1}{2}$  Aars,  
til Forbrug og Forhandling  
billigst hos

## S. Friedlænder.

14 Ved Stranden 14.



Telefon 1268.  
Telegr.-Adr. Nilsson 167.

## Carl Nilsson,

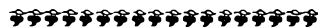
Amaliegade 37,

Kjøbenhavn K.

Lager af Olier og Maskin-Artikler.

Leverander

til de fleste danske Damp-  
skibsselskaber.



Aut. Forhryingsagenter,  
Kjøbenhavn.

F. Jepsen, Toldbodgade 2.

W. H. Wulff, Toldbodg. 15.

## A. A. W. Petersen, 13 St. Anna Plads, Kjøbenhavn K. Telefon 3174.

Befragtning, Gods- og Pakketransport til alle Havne og Jernbanestationer i Verden. Omladning af Skibe. Modtagelse, Control og Aflevering af Ladninger, Spedition, Klarering, Inkasso, samt alle maritime og merkantile Commissioner.

## Helsingborgs Varfs Aktiebolag

(Helsingborg, Sverige)

utför nybyggnader, reparationer och bottenmålning af jern- och träfartyg; för ständigt lager af allt härtill hörande.

Torrdocka 290 x 50 x 15 fot. Hammens djup 22 fot.

Under byggnad och till salu en tremast-stålskonert 250 Reg. tons, lastar 500 tons D W. på 11 fots djupgående.

Telegrafadress: Varfsbolaget.

## Skipperforeningens Enkekasse.

Den aarlige Generalforsamling i Pensions- og Understøttel-  
seskassen for Skibsføreres og Styrmands Enker og Børn af-  
holdes Lørdagen den 24de Februar, Aften, efter at Skipper-  
foreningens ordinære Generalforsamling er afsluttet, i Skipper-  
foreningens Gaard, Holmens Kanal 18, 2. Sal, hvortil samtlige  
Interessenter indbydes.

Kjøbenhavn, i Februar 1894.

Bestyrelsen.

## C. F. Schlüter, teknisk Maskin- og Skibshandel.

Grundlagt 1857.

Kjøbenhavn. 26, Peder Skramsgade, K.

Import og Export-Lager til en gros Priser  
af Maskin- og Cylinderolier og Alt til  
Sømaskiner henhørende.

# „Dansk Søfartstidende“

udgaar fra 1ste Januar i betydelig udvidet Skikkelse. Bladet bringer, som hidtil, Artikler om alle i Forbindelse med Skibsfarten og Fiskeriet staaende Forhold og følger alle Bevægelser paa Søfartens Omraade her hjemme og i Udlandet; det bringer ugentlige Beretninger om Fragtforholdene gennem Meddelelser fra London, Liverpool, Hamburg, New-York og Kjøbenhavn; det indeholder Søkortarkivets „Efterretninger for Søfarende“.

„Dansk Søfartstidende“ bringer fra 1ste Januar en ugentlig Oversigt over danske Skibes Bevægelser, støttet paa Meddelelser fra de fleste danske Damp- og Sejlskibs-Rederier; endvidere udførlige Meddelelser om Nybygninger, Havarier, Forlis. Det bringer en ugentlig Beretning om Forhøringsforholdene, maanedlige Meddelelser om Fiskeeksporten og Fiskehandelen, Oversigt over de meteorologiske Forhold m. m. m.

„Dansk Søfartstidende“, Organ for Søfarten og Fiskeriet, fremtræder fra 1ste Januar tillige som Efterretningsorgan for Skibsfarten og bringer gennem sine talrige Forbindelser i Ind- og Udland udførlige og paalidelige Meddelelser om alle Søfartsforhold.

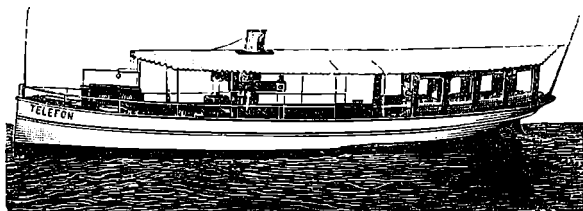
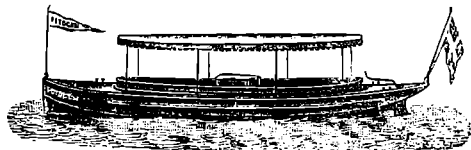
Abonnement for Januar Kvartal 1894 à 1 Kr. 50 Øre foruden Postpenge, tegnes paa alle kgl. Postkontorer og Brevsamlingssteder, i alm. dansk Skibsførerforenings Kontor, St. Annæ Plads 13, K, fra 11—3, i Redaktionen, Holsteinsgade 9, Ø, og hos Fuldmægtig Westrup i det forelede Dampskibsselskabs Skibsinspektion.

Annoncer modtages sidstnævnte to Steder og i Triers Bogtrykkeri, Bredgade 32, K.

Paa Søkort-Arkivet er udkommen:

Fortegnelse over Fyr- og Taagesignal-Stationer i Kongeriget Danmark med Bilande, 1894. Pris Kr. 0,50. Forandringer og Tilføjelser til „Den danske Lods“, 4. Udgave, 1893. Udleveres gratis. Forandringer og Tilføjelser Nr. 1 til „Den Fæøiske Lods“, 1891. Udleveres gratis.

## LJUNGGRENS VERKSTADS AKTIEBOLAG CHRISTIANSTAD.

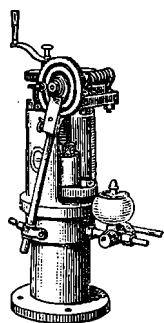


Dampbaade for Passager- og Bugsertrafik samt Lystbaade med Damp- eller Petroleumsmaskiner. Agenter for Danmark:

F. L. SMIDTH & CO.,

VESTERGADE 29.

KJØBENHAVN.



## Mollerups Originale Smøreapparater

med det nyt opfundne og i alle Industri-Lande patenterede

### Wernerske Differential-Palhjul,

hvormed en mindst 7 Gange saa fin Regulering af Olie-Tilførslen som med et almindeligt Palhjul opnaas, faas udelukkende hos

M. Clausen.

Telefon 1269.

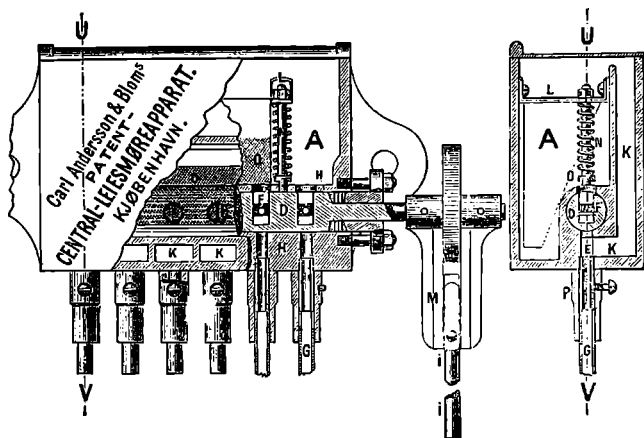
Kjøbenhavn K.

Prospekter sendes gratis og franko.

D'Hrr. Maskinmestres Opmærksomhed henledes herved paa Firmaet

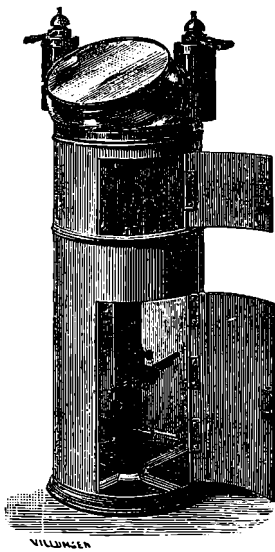
**CARL ANDERSSON & BLOMS**  
anerkjendte automatiske

## „Central Lejesmøreapparat“.



I Løbet af 4 Aar afsat 3000 Apparater. Garanti 10 Aar.

## Cornelius Knudsens Etabl.,



37. Kjøbmagergade Kjøbenhavn.  
Patent Multiplicator, Kompasser,  
Sprit- og Baadskompasser.  
Patent T.dsglas. Saltmaalere.  
Sextanter og Oktanter.

Kaptejn Rungs  
Universal-Bathometer.

Logge og Loddemaskiner.

Dybhavsthermometre  
med Vendeapparat.

Barometre, Thermometre, Manometre.

Indicatorer. Tegnebestikker.

Parallellnealer.

Marinekikkerter.

Complete Dykkerdragter

Premierløjtnant Clausens

Patent Universal Deflektor.

Reparationer udføres med Omhu.

## Makrelfiskeriet fra norske Pladser.

Af Premierløjtnant i Flaaden H. Klær.

Skønt den Opfordring, som paa forskellig Vis er udgaet til de mindre Fartøjsejere her i Kongeriget om at delage i det i de senere Aar saa stærkt udviklede Havfiskeri efter Makrel fra norske Pladser, er bleven fulgt af adskillige Rederier, vil jeg dog haabe, at nedenstaaende Oplysninger ikke derfor maa anses som overflødige. Da Talen her er om noget nyt, forekommer det mig nødvendigt, at dette Indlæg i en for en Del af vore mindre Kystfarere ikke uvigtig Sag kommer frem saa betids, at det levner Tid til personlige Undersøgelser af Chancerne for et positivt Udbytte. Dette er min Grund til at skrive disse Linier paa et fra Fiskemaanederne saa fjernt Tidspunkt.

Makrelen, der paa det amerikanske Marked staar i høj Kurs, blev i 1889 ikke fisket i tilstrækkelig Mængde til at tilfredsstille Efterspørgslen, hvilket gav europæiske Fiskehandlere Impulsen til at forsøge at bringe deres Vare ind paa det oversøiske Marked.

Eksempelvis giver følgende Tabel, taget fra et Særtryk til »Norske Morgenblad«, en løs Oversigt over Indførslen til Byen Boston i Aarene 1889 og 1890.

	1889	1890
Total Indførsel.....	37.743	74.714
Fra Norge.....	1.344	2.492
- Irland.....	8.886	16.953
- Frankrig.....		811

alt i Tønder.

Priserne vare i 1890 pr. Td.

Nova Scotia, Prince Edwards Islands-makrel.....	Doll. 10—Doll. 26
Irsk Makrel.....	» 8— » 20
Norsk Makrel.....	» 16— » 30

De gode Priser, der saaledes strax opnaaedes for den norske Makrel, opmuntrede jo til at udvikle dette Fiskeri.

I 1890 byggedes flere nye Kuttere i Norge og ca. 40 ældre indkøbtes fra England. Den samlede Flaade, der dette Aar deltog i Dorgfiskeriet efter Makrel, var ca. 178 Fartøjer, 6182 Tons drægtig med en samlet Besætning paa 1241 Mand. Der blev opfisket 9456 Tønder til en Værdi af 368,100 Kr. paa Landingsstedet. Hertil maa endnu lægges, hvad der fiskedes af svenske Kuttere, hvilket ansloges til ca. 2000 Tdr. = 80,000 Kr. Denne sidste Makrel solgtes i Norge.

Fiskeriet var bedst i Juli Maaned dette Aar. Stormende Vejr hindrede senere Foretagendet, ellers havde det opfiskede Kvantum sikkert været betydeligt større. Paa Grund af den rigelige Fangst i Begyndelsen vare Køberne tilbageholdende, og Makrelen betales med kun ca. 40 Øre pr. Kilo. Da det daarlige Vejr saa indtraf og samtidig Efterretningerne fra Amerika lød paa mislykket Fiskeri, kom der Fart i Forretningerne og Priserne steg hurtigt, indtil de naaede 70 Øre pr. Kilo, der skal være den højest betalte Pris.

Deltagelsen fra norsk Side er i de mellemliggende Aar stadig forøget og falden gunstig ud. Om den danske Deltagelse skal jeg anføre følgende, idet jeg benytter Oplysninger, indhentede under et Ophold i Egersund i Sommer med Fiskeriinspektionsskibet for Nordsøen, Kanonbaaden »Grønsund«.

I 1891 deltog kun et dansk Skib, nemlig Skonnerten »Fanny« af Odense, drægtig 39½ Tons, ført af Kaptajn Rasmussen. Den fiskede godt og havde efter Egersund Købmændenes Udsagn ubetinget den smukkeste behandlede Fisk det Aar.

I 1892 var Antallet af danske Skibe forøget til 5, blandt hvilke ovennævnte »Fanny« og Skonnerten »Hjalmar« af Nykjøbing M., drægtig 35 Tons. Denne sidste Besætning bestod af Kaptajnen og 6 Mand samt 2 Nordmænd, der toges ombord i Egersund, for at lære Mandskabet den specielle Behandling af Fisken, som jeg senere skal omtale med et Par Ord. Skibet var i alt borte fra Danmark i ca. 50 Dage, af hvilke ca. 30 Dage paa Fiskepladsen. Der blev gjort 2 Rejser i den Tid, hvoraf en ind til Egersund med 55 Tønder Makrel og en til Mandal med 14 Tønder. Udbyttet var 3600 Kr.

Deltagelsen i Aar fra dansk Side er betydelig forøget, og følgende 11 Fartøjer ere blevne udrustede til Fiskeriet i Egersund og paa de vedføjede Datoer afgaaede til Fiskepladsen.

Afgangs Dato	Skibets Art	Navn	Hjemsted	Fører	Drægtighed i Tons
Juli 26.	Skonnert	Margrete	Faaborg	Jordt	39
— 28.	Galease	Willemoes	Thisted	Andersen	42½
— 31	Skonnert	Marie	Kjøge	Sørensen	62
—	—	Mariane	Marstal	Petersen	62
—	—	Fanny	Odense	Rasmussen	39½
—	—	Haabet	Struer		37½
Aug. 1.	Galease	St. Laurentius	Hobæk	Andreasen	31½
—	—	Victor	Nykjøbing M.	Hansen	31
—	Skonnert	Hjalmar	—	Petersen	35
— 13.	Jagt	Cort	—	Paulsen	28
Deltog i knap Halvdelen af Fisketiden.	Kutter	Glaciere	Lynæs	Poulsen	17½

Svenskerne komme med de mindste Fartøjer, og ifjor gik en paa 6—8 Tons bort med Mand og Mus. Fra Egersund alene deltog Svenskerne ifjor med ca. 50 Fartøjer, hvoriblandt flere indkøbte engelske Kuttere. Af norske Fartøjer menes i Aar mellem 5—600 at have været beskæftiget med dette Fiskeri, hvoriblandt ligeledes mange engelskbyggede Kuttere.

Konsul Puntervold i Egersund anførte som sin Mening, at Grænserne for Fartøjer, egnede til Makrelfiskeriet, ligger mellem 20 og 100 Tons og motiverede denne sin Opfattelse med, at mindre Fartøjer daarligt tør udsættes for det haarde Vejr, der ofte indtræffer paa denne Del af Kysten, medens de samtidig afgive slet Opholdssted for en saa stor Besætning, som er en nødvendig Betingelse for et godt Resultat af dette Fiskeri.



Større Fartøjer ligge efter hans Mening for højt paa Vandet, da Makrelen udsættes for at rive ud i Munden ved at skulle hives ind over den høje Lønning. Denne Fisk er nemlig meget skor i Munden, hvilket Normændene betegner meget godt ved Udtrykket: »Makrelen har raadden Kjæft«. Ligeledes mener Konsul Puntervold, at klinkbyggede Fartøjer ere uheldige, da Fiskeren let vil mistes ved at tørne mod Skibssidens mange Kanter.

Fra Egersund har dog i Aar en fra Mandal indkøbt Skonnert »Ansgarius« paa 136 Tons deltaget, men med hvad Resultat ved jeg ikke.

Makrelen losses hele Kysten op, hvor Skibene gøre Land, saa de, der gaa ud fra Egersund, ikke altid bringe Fangsten ind her. Der er rigelig Efterspørgsel paa Varen, baade af Købmændene paa Pladserne og amerikanske Agenter, der have Pakhuse de forskellige Steder.

Ifølge direkte Efterretninger fra Egersund under 9de Oktober d. A., altsaa efter Fiskeriets Afslutning, skal jeg anføre:

Makrelfiskeriet i Aar gav et ganske godt Udbytte. Den hele her til Landet indbragte Fangst af Høstmakrel anslaaes til 21,000 Tdr., repræsenterende en Kapital af over 1 Mill. Kr.

Forrige Aar ansloges Fangsten til 13—14,000 Tdr., der indbragte 700,000 Kr. og udførtes i flækket og saltet Tilstand til Nord-Amerika. Hertil kommer en Del mindre Makrel, der altid saltet uflækket til Brug i Landet, da denne mindre Størrelse ikke egner sig for Udførsel til Amerika, hvor man nok selv har tilstrækkeligt heraf.

Det lader til, at Fiskeriet i Aar begyndte ca. 14 Dage for sent, hvorfor de fleste Fiskere kom i Agterhaanden for Stimerne. Disse 14 Dage gjorde, at Makrelen, der altid begynder at vise sig omkring 59° NBr. og derfra gaar sydover, kommende fra NV, alt var naaet ned paa 58° NBr., medens Fiskefartøjerne laa og drejede paa deres gamle Fangstplads, 59°. Enkelte Fartøjer, som fra Begyndelsen af vare paa 58° NBr., kom ind med fra 90—130 Tdr. Makrel — fra 4500—6500 Kr. — medens Massen, der holdt sig i Nærheden af 59°, kun havde fra 50—70 Tdr. i samme Tid — 2500—3500 Kr. Det bedste Fiskeri fandt saaledes i Aar Sted paa fra 57°—58° NBr., medens det almindeligst de andre Aar har været paa fra 58°—59° NBr.; Længden 20—30 Mile af Land.

Priserne paa den fangede og tilberedte Fisk drejede sig i Reglen omkring 60 Øre pr. Kilogram — fra 58—67 Øre — 3: 10 pCt. lavere end forrige Aar, hvortil hovedsagelig de daarligere Tider og finansielle Vanskeligheder i Nordamerika bidrog.

I Fiskeriet fra Egersund deltog som anført 11 danske Fartøjer, hvoraf 2 dog kun i den halve Tid. Disses samlede Fangst androg ca. 24,000 Kr.

Det er nødvendigt for alle danske Fartøjer at tage et Par Normænd ombord. Disse lære da Besætningen at behandle Fiskeren efter den amerikanske Metode, kende personligt de gode Fiskepladser fra Aar til andet og ere desuden Skipperen til uvurderlig Nytte som kendte Mænd, naar der skal gøres Land. Da de lønnes paa Part med det øvrige Mandskab, spiller deres Forhyring jo en mindre Rolle for Rederiet, der jo kun behøver netop tilstrækkelig dansk Besætning til at føre Skibet op til Norge og hjem igen. Her, hvor der kun er Tale om Snørefiskeri — Dorg —, skal der jo mange Hænder til for at faa et godt Udbytte, naar Stimerne træffes. En Skonnert fører i Almindelighed 3 Udlæggerbomme paa hver Side, paa hvilke der for hver Bom føres 2 Snører til Luvart og 1 i Læ samt 1 Snøre agter, ialt 10 Snører ude ad Gangen.

Saavidt Indlogeringsforholdene tillade det, beregnes for

30 Tons Skib	6 Mand
40 — —	7 —
60 — —	8 —

Der tages ofte 3—4 Normænd ombord.

Fordelingen af Fortjenesten er i Reglen følgende:

Kaptajnen forlods 2 pCt. Dernæst Skibet  $\frac{1}{3}$  Part. Kaptajn og Mandskab dele ligeligt de  $\frac{2}{3}$  Parter, hvori hver Normand deltager som 1 Mand. Alle Udgifter til

Salt, Tønder m.m. deles mellem alle. Snørerne anskaffes af Mandskabet selv og koste kun nogle faa Kroner.

Fiskens Behandling.

Den første Betingelse for, at Makrelen kan blive prima Vare, er, at kun bedste Sort Tønder benyttes. Der som denne Fisk taber den første Lage og bliver lagetør eller taber en Del af Lagen, er den strax beskadiget. Dette at spare 20—50 Øre paa en Tomtønde, naar Værdien af den Vare, der skal i Tønden, beløber sig til fra 50—70 Kr., er en daarlig Økonomi. Det anbefales derfor alle, der ville deltage i Dorgfiskeri efter Makrel, at forsyne sig med godt forarbejdede Tønder. De erholdes i de norske Havne i 2 Sorter til følgende Priser:

Nye Tønder — Export — 2.30 Kr. pr. Stk.

Alm. nye Tønder . . . . . 1.80 — — —

Der raades ubetinget til at tage Exporttønder. Naar Fiskeren saa kommer ind og sælger sin Fangst, skal han sælge den med Emballagen og købe gode Tønder til næste Tur og ikke, som undertiden er sket, tømme Fiskeren ud og lade Tønderne gøre endnu en Rejse.

De Saltsorter, der skal benyttes til Makrelen, og som giver den det smukkeste Udseende, er fint Trapanisalt, Liverpoolsalt (Commen Fishery Nr. 2) eller en Blanding af disse Saltsorter. Benyttelse af St. Ybessalt fraaades. Til en Tønde Makrel benyttes  $\frac{1}{4}$  Td. Salt.

Saasnart Fiskeren kommer paa Dækket, skal den flækkes og vaskes omhyggeligt, hvorpaa den lægges nogen Tid i Vand; to Hold Vand bør mindst benyttes, tre Hold giver den hvideste Fisk. Dersom det gaar livligt til med Fangsten, tager Fiskeren ingen Skade, om den bliver liggende nogle Timer i Vandet. Naar Makrelen tages ud af Vandet, skal den ligge en Tid, for at Vandet kan løbe godt af den, inden den saltet. For at Fiskeren ikke skal faa Pletter og hænge sammen, maa man være meget nøjesende med at paase, at den faar Salt overalt. Den hurtigste Maade at sikre sig dette paa er, at enhver Salter har en Kasse med Salt ved sin Side. Først Makrelen lægges i Tønden, stryger Salteren hver Fisk paa begge Sider i Saltet i Kassen, og naar den saa er kommen i Tønden, giver han den Resten af det Salt, den skal have for hvert enkelt Lag. Altsaa ikke alene hver enkelt Fisk i Laget maa ikke berøre hinanden, men de enkelte Lag skulle være godt skilte fra hinanden ved Salt. Tønden tilslaaes snarest mulig, efterses nøje for mulige Fejl og paafyldes dernæst en stærk Lage gennem Paafyldningshul og Trag.

For at undersøge Tønden bores et fint Hul i dens øverste Ende, efterat Lagen er paafyldt og Tønden tillukket, i hvilket anbringes et tyndt Rør, den saakaldte Blæsepibe. Her igennem pustes Luft ind, og denne vil presse Lage ud gennem alle fine Aabninger og Revner, der strax tætnes med Bomuld. Hullet tilproppes til Slut, og Tønden er færdig.

Disse Bemærkninger om Fiskens Behandling ere langt fra fyldestgørende og skulle kun tjene til at vise, hvor nødvendigt det er at tage kendte Folk med ombord. Flækningen er en fuldstændig Kunst og Behandlingsmaaden nødvendigvis i alt overensstemmende med den i Amerika anvendte, da Varen ellers ikke vil passe for dette Lands Behov. Hvis den under Norges Kyster fangede Makrel ikke fra Behandlings Side underkastes den største Omhu, vil den aldeles ikke kunne konkurrere paa det amerikanske Marked, og Fiskeren spinder da næppe Silke ved sit Dorgfiskeri.

Hos den danske Vicekonsul i Egersund vil Rederier, der ønske at lade deres Fartøjer deltage i Makrelfiskeriet, kunne erholde alle mulige Oplysninger, ligesom denne vil være dem behjælpelige med at faa deres Fartøjer udrustede med alt nødvendigt til Fiskeriet.

Angaaende Forhyring af Normænd maa Henvendelse derom ske allerede i Foraaret eller tidligt paa For sommeren, da disse komme ofte langvejs fra og ere meget efterspurgte, naar Flaaden gøres klar.

Naar disse Forholdsregler ere tagne i Tide, vil Opholdet i Egersund kun blive ganske kort, og eksempelvis skal jeg anføre, at Jagten »Cort« kom ind, medens Kanon-

baaden laa i Egersund, og afgik 36 Timer efter fuldt udrustet til Fangstpladsen.

At dette Fiskeri er i stadig stigende Udvikling viser de anførte Talstørrelser jo tilstrækkeligt. Som nævnt udfortes der fra Norge til Amerika i 1889 1344 Tdr. og i 1890 2492 Tdr., medens der samme Aar opfiskedes ca. 10,000 Tdr. I 1892 naaedes til 14,000 Tdr., medens dette Aar endog kan fremvise en Fangst paa 21,000 Tdr.

Til Slut skal jeg samle, hvad der særlig maa lægges Vægt paa, for at deltage i Makrellfiskeriet med nogenlunde Udsigt til et godt Resultat:

1. At Fartøjet er mellem 20 og 100 Tons.
2. At det indtræffer fra Fiskeriets Begyndelse (medio Juli).
3. At der sørges betids for norsk Mandskab.
4. At der gøres alt tænkeligt i Retning af gode Tønder, Salt m. m. og intet spares ved Fiskens Behandling.

Den danske Tilgang har kun været langsom, men kunde disse Linier tjene til at udbrede lidt mere Kendskab til dette Fiskeri, vil det glæde mig.

Red. optager saa meget hellere disse Oplysninger om

Makrellfiskeriet, som det netop har været vor Agt at henvende vore Rederes og Skibsføreres Opmærksomhed paa denne nye Virksomhed, der uden synderlig Risiko giver god Udsigt til Gevinst. Fiskeri-Inspektionen har allerede afvigte Aar ved Bekendtgørelse i Dagblade over hele Landet søgt at vække Interesse for Sagen; Deltagelsen fra dansk Side var da ogsaa ifjor betydelig forøget, men staar langt fra i Forhold til, hvad den kunde og burde være.

De ovenfor meddelte Oplysninger kunne vi supplere med følgende Regnskab over Kutter »Glaciere«s Expedition, der dog var altfor kortvarig:

Kutteren afsejlede fra Lynæs 13de August og var hjemme igen 17de September. Besætning fra Danmark 2 Mand, fik 3 Mand ombord i Norge samt Udrustning og 40 Tønder. Fiskeriet begyndte 20de August og afsluttedes 8de September. Fangsten var 1376 Kilo flækket Makrel à 67 Øre og 3 Tdr. rundsaltet Makrel à 37 Kr., der solgtes til Konsul Puntervold i Egersund. Brutto-Udbyttet var altsaa 1032 Kr. 92 Øre. Netto-Udbyttet opgives af Rederen til 640 Kr. 77 Øre, hvilket maa kaldes godt for en Tur paa lidt over 1 Maaned for et Fartøj paa ca. 17 Reg.-Tons.

## Sejlenes Nyttevirkning i Dampskibe.

I Deres ærede Tidende af 12te Januar læses en Artikel af Kaptajn i Flaaden C. Trolle om Sejlenes Nyttevirkning i Dampskibe. Kaptajnen slutter med at tro, at Udviklingen vil gaa i Retning af Sejl i Dampskibe, især i Fragtdampere.

I de senere Aar have alle Nationers Dampskibsførere været enige om at tage Ræer og Raasejl bort, fordi Sejl og Tovværk koster mere at vedligeholde end der indvindes ved dem. Tilbage bliver Gaffel- & Stagsejl, som alle benytte i mere eller mindre Grad og om hvis Nytte vi alle ere enige.

Paa et mindre Dampskib, som Fiskeri-Inspektionsfartøjet Hauch, er Sejlkraften ualmindelig stor i Forhold til Skibets Størrelse, der vil Sejlene kunne gøre stor Nytte, ja, Skibet kan vel endog bringes frem og styre ved Sejl alene. Anderledes forholder det sig med større Fragtdampere. Der skulde et meget stort Sejlareal til for at Forholdet kunde blive som i den mindre, og der stiller sig Vanskeligheder i Vejen, især Mangel paa Folk

Det Dampskib, jeg fører, er 1225 Brutto-Tons-Register, har 2 Styrmand, 1 Tømmermand og 5 Matroser, ialt 8 Mand paa Dækket. Det er omtrent den Bemanding, der for Tiden findes i alle Nationers Dampskibe af samme Størrelse. Paa Vagten er altsaa en Styrmand med 3 Mand. Deraf er en til Rors, en paa Udkig forude og den tredje paa Broen, ogsaa paa Udkig. Skal man paa Vagten sætte Sejl, saa magter disse 3 Mand akkurat at gøre det med moderat Vejr, men maa saa forlade deres Poster.

Skal Sejl paa en lastet Fragtdamper gøre saadan Nytte, at der spares Kul i en følelig Grad, maa de være meget store og bruges altid, ogsaa i haardt Vejr med Storm og Regn etc.; men til at behandle dem vil fordres enten Dampspil med egen Mekanisme eller større Mandskab. Dette, tilligemed Vedligeholdelsen af de større Sejl, vilde vist blive kostbarere end Kulbesparelsen kunde yde.

Det Dampskib, jeg fører, er bygget i en Tid, hvor der blev taget Hensyn til Sødygtigheden ogsaa af et Dampskib, det maa antages at være nærmere Sejlskibstypen end de moderne Fragtdampere, der ere meget bredere, uden Køl og i det Hele taget meget tungere i deres Bevægelser. Det maa altsaa tænkes, at det bedre kunde fremdrives ved Sejl end dem.

Skibet har 3 Master. I mange Aar førtes Fok-, Top- og Bramsejl paa Fokkemasten, paa alle 3 Master Gaffelsejl og Gaffeltopsejl, desuden Mesamstagsejl samt forude Stagfok, Stængestagsejl og paa et løst Sprød til at skyde ud gennem en Bøjle i Forstævnen, en stor Klyver. Ialt 12 Sejl.

Paa en Rejse over Atlanterhavet blev der prøvet med alle Sejl tilsatte, med frisk Kuling, om Skibet kunde styre, naar Maskinen blev stoppet og Akslen koblet fra, saa Skruen kunde løbe rundt af sig selv ved Skibets Fremgang; men hverken naar Skruen var løs eller naar den sad fast, kunde Skibet styre eller gøre nogen Fremgang, saa det kunde manøvreres.

Dette viser, at der maa stort Sejlareal til, for at gøre følelig Nytte paa et Skibsskrog, der er bygget som Fragtdamper og lastet.

Da jeg for over 22 Aar siden begyndte i Dampskibsfarten vare vi alle, baade Kaptajner og Styrmand, lige kommen fra Sejlskibe. Da laa man altid underdrejet med rebede Gaffelsejl saa nær Vinden som mulig, man mente ikke at Sejlene kunde undværes paa en Damper; men nu til Dags er det et Særsyn at se en Damper ligge underdrejet for Sejl, naar den har Kraft nok til ved Damp alene at holde sig op mod Søen. Kun Smaaskibe med liden Hestekraft gøre det, og kunne gøre det med Fordel, fordi de have forholdsvis meget større Sejlkraft end de større Baade.

Med de smaa og faa Sejl, der nu bruges, have vist alle Dampskibsførere fundet, at der er stor Fordel ved at bruge dem med ballastet Skib; med dyblastet Skib vil man ogsaa have Nytte af Sejlene, da de støtte baade Skib og Styring og svare til det man praktisk har fundet passer bedst til Skib og Mandskab, idet man ikke alene fører fulde Sejl med rebet Merssejlskuling, men endog klodsrebet Merssejlskuling eller i det Hele taget saa længe Sejl kan føres.

Al ny Konstruktion af Fragt- og store Passagerdampskibe gaar ud paa at bruge Damp og ingen Sejl eller meget lidt, derfor tror jeg ikke, at Sejl har nogen Fremtid for sig i store Skibe, især da det System med Gaffelsejl betinger høje Master. Nutidens Dampere have lave Master, og ere beregnede paa at være saa stive som mulig, for at kunne bære saa megen Dæksladning som muligt, da

dette giver Netto Fortjeneste, især i de Lande, hvor Dækslasten ikke maales og ingen Afgift betaler.

For smaa Dampskibes Vedkommende vil der vistnok kunne indvindes økonomiske Fordele ved høje og større Sejl, og alene dette vil jo gøre, at de ny Forsøg ville blive imødesete med Interesse af alle, der have med Søfarten at gøre.

Ærbødigst

H. S. A. Olsen.

Fører af Dampskibet »Thorvaldsen«.

Hr. Redaktør!

Vil De tillade mig i Anledning af Kaptajn i Flaaden Trolles Artikel i »Dansk Søfartstidende« Nr. 16: »Sejlens Nyttedevirning i Dampskibe« (der først nu er kommen mig i Hænde) at gøre et Par Bemærkninger.

Kaptajnens Prøver med Kanonbaaden »Hauch« se smukke nok ud og kunne have deres specielle Interesse, men nogen aktuel Interesse for den moderne Dampskibsfragtfart have de ikke, da der regnes med forkerte Faktorer, idet man nemlig gaar ud fra, at af de Erfaringer, der gøres med et net lille Fartøj som »Hauch«, der jo er bygget og i sin Tid rigget med Sejlads for Øje, ogsaa kan drage Slutninger for en moderne Fragtdamper (tramp), der udelukkende er bygget med Ladnings-Kapaciteter og Evnen til at tjene Penge som Øjemed. Den moderne Fragtdamper er jo næsten bygget som et Pakhus eller Pram, lidt tilspidset i begge Ender, dernæst er den snart »smurt tilvands« til det yderste af sin Bæreevne, snart flyder den i Ballast, med Skruenavet netop dækket, »som et Kalveskind henad Vandet« eller endelig er den lastet med Trælaster til de yderste Grændser af sin Stabilitet.

Imellem disse Ekstremer findes en uendelig Masse forskellige Situationer, hvori en »Tramp« kan komme. Med et saadant Skib skulde man gøre sine Eksperimenter, hvis Resultat da vilde have praktisk Betydning, positivt eller negativt, for Handelsmarinen. Kaptajn Trolle kræver »et meget rationelt Bidevind-Sejlsystem« for Fragtdampere, og mener at en saadan Damper, der op imod Vind og Sø med fuld Kraft kun vilde gøre 2—3 Knob, med et saadant Sejlsystem bidevind vilde kunne opnaa 6—7 Mils Fart, men Kaptajnen oplyser ikke om Skibet vilde kunne udholde en saadan Sejlads, om ikke hele Dækket vilde blive raceret, Maskinskyltet slaaet ind og Fyrene slukket, inden man fik krydset ret mange Kvartmil. Forholdet er jo netop saaledes, at man som oftest maa mindske Farten imod høj Sø og Vind, da Skibet ikke taaler fuld Kraft paa Maskinen, men er først Vind og Sø af en saadan Styrke, at der skal fuld Kraft til for at styre (gøre 2—3 Knob), da ophører nok al Tanke om at forcere dette Skib bidevind, enten det nu sker med Maskine eller Sejl, til 6—7 Mils Fart. Skulde en saadan Forcing kunne udføres, da skal der ganske andre Skibe til end de nu

eksisterende, men de nuværende Dampskibstyper ere jo netop fremgaaede af Tidens bydende Fordringer til Økonomi, af det eneste herskende Hensyn: at tjene Penge, og ikke af ideale Fordringer med Hensyn til Sejlads. »Økonomi er Tidens Løsen« siger Kaptajnen, og deri har han ubetinget Ret. Lad os altsaa se paa Sagen økonomisk: skulde det nu virkelig lykkes at konstruere en Forandring-Rigning, der vilde være i Stand til at drive en moderne Fragtdamper frem som ovenfor nævnt, maatte Sejlarealet selvfølgelig betydelig forøges udover det nuværende, men en saadan Forøgelse af Sejlarealet medfører som absolut Nødvendighed en tilsvarende Forøgelse af Besætningen: en permanent betydelig Udgift Aar ud og Aar ind. Et saadant Sejlsystem vilde ogsaa koste mere i Vedligeholdelse og Skibene maatte bygges stærkere. Til at afholde disse Udgifter har man saa en højst periodisk Indtægtskilde i Vinden, denne lunefulde luftige Herre, og jeg tvivler paa, at dette Regnskab nogensinde vilde kunne komme til at balancere, og kan der ikke med Sikkerhed paavises Fordel eller Fortjeneste Aaret rundt, da er Sagen skrinlagt, thi: »Økonomi er Tidens Løsen.«

— S —

Dampskibsfører.

Til ovenstaaende Indlæg ønsker Kaptajn Trolle kun at bemærke følgende, indtil Prøveresultatet med »Hauch«s nye Sejlsystem foreligger:

Sejlens reelle Nyttedevirning ombord i Dampskibe har, saavidt vides, ikke forhen været Genstand for Undersøgelser, det er altsaa kun paa aldeles løse Antagelser, man hidtil har bygget et Skøn over deres Nyttedevne.

»Hauch«s Sejlareal var i 1893, som anført i mit Indlæg, netop ringe, nemlig 1520 □ Fod til 95 Tons Replacement, og saa lidet effektivt, at Fartøjet ikke manøvrerede for Sejl alene. Der har da ogsaa i nævnte Indlæg kun været Tale om Damp og Sejl i Forening, og saafremt det med »Thorvaldsen« omtalte Forsøg i Atlanterhavet havde været anstillet uden frakoblet Skruer, men med denne langsomt i Gang, var Resultatet sikkert blevet et ganske andet. Mine Forhaabninger til Sejls fremtidige større Anvendelse i Dampskibe knytte sig dog mere til det omtalte nye patenterede Sejlsystem, der med samme Vægt af Rejsning og Sejl og samme Sejlareal forventelig vil betinge større Effektivitet og kræve mindre Betjening end det gammeldags Raasejlsystem, der er forkasteligt i Dampskibe.

Der kan ikke være noget til Hinder for, at en Fragtdamper har samme Rejsningshøjde som et Sejlskib af tilsvarende Drægtighed, tilmed naar Rejsningen, som forudsat, bliver lettere. At Sejlføring i Almindelighed kræver mere Agtpaaagivenhed hos de Navigerende er selvfølgelig, men dette kan kun tale yderligere til Fordel for Anvendelsen af Sejl.

## Generalforsamling. \*)

Den almindelige danske Skibsførerforening afholdt forrige Onsdag sin ordinære Generalforsamling, der lededes af Kaptajn H. E. Hansen.

Formanden, Kaptajn Jacob Holm, aflagde Aarsberetningen. Bestyrelsen havde i det forløbne Aar afholdt 14 Møder. Der var dernæst i Anledning af Sølovens § 59 afholdt en ekstraordinær Generalforsamling, paa hvilken det vedtoges at indgaa med en Adresse til Regering og Rigsdag for at faa denne Paragraf ændret. Adressen blev senere indsendt, undertegnet

af samtlige Landets Skibsførerforeninger med Undtagelse af Faaborg Skipperkasse og Kjøbenhavns Skipperforening, der selv havde indsendt en Adresse, men med forskellig Tekst. Der var indløbet Svar fra Justitsministeriet, der gik ud paa at Ministeriet ikke ønskede nogen Forandring foretaget i den ønskede Retning. Det var derfor vanskeligt at sige, om Rigsdagen vilde tage Hensyn til Foreningens Ønsker. Men selv om dette ikke skete, var Arbejdet ikke derfor spildt, idet der var oparbejdet en Opinion hos Publikum, som utvivlsomt var i Favn af Skibsførernes fremførte Ønsker, og som havde sin store Betydning. Et andet Udslag af den rejste Bevægelse var, at der var dannet et Fond til Retsbælp for Skibsførere,

\*) Forsinket af Mangel paa Plads.

af hvilket enhver Skibsfører kunde blive Medlem, uanset om han var Medlem af Foreningen eller ikke. Fonden skulde anvendes til at bære Omkostningerne ved at appellere til Højesteret, naar Medlemmer i Følge § 59 vare dømt til at betale Erstatning. Ved Søfartsmødet i Christiania var Foreningen repræsenteret ved sin Formand, og desuden havde Bestyrelsen efter Indbydelse fra Skibsførerforeningen i Nexø gjort en Rejse til Bornholm for at bese Nexø Havn. Bestyrelsen havde herfra medtaget den Overbevisning, at det vilde være overmaade heldigt for Skibsfarten, om de paatænkte Arbejder for at forbedre og udvide Havnen bleve foretagne, særlig da der ikke paa Østkysten af Bornholm fandtes en eneste let tilgængelig eller god Havn med passende Dybde. Endelig meddelte Formanden, at der paa Foranledning af Bestyrelsens Henvendelse til Marineministeriet var blevet etableret et foreløbigt Lydsignal paa Middelgrundsfortet.

I Henhold til Formandens Forslag blev der givet Bestyrelsen Bemyndigelse til, i Anledning af Kronprindsparrets forestaaende Sølvbryllup, efter bedste Skøn at foretage, hvad den paa Foreningens Vegne maatte finde passende.

Efter at der var afstemt om nogle ekstraordinære Understøttelser, meddelte Formanden Regnskabet. Indtægten udgjorde med Saldoen for foregaaende Aar 5,778 Kr., deraf 2844 Kr. i Medlemskontingent. I Enkekassens Formue var der en glædelig Fremgang. Enke- og Hjælpekassen ejede nu

150,011 Kr., Legatfonden 5,812 Kr., Sygekassen 10,613 Kr. Der var udgivet i Understøttelse til Enkerne 5,875 Kr.

Der gaves Decharge for Regnskabet.

Efter Forslag af Bestyrelsen vedtoges det som sædvanlig at anvende Halvdelen af Saldoen den 1ste Januar 1894 til Understøttelse af Enkerne, og for det kommende Aar at forhøje det af Enkekassens Midler tagne Beløb til ekstraordinær Understøttelse af trængende Medlemmer fra 400 Kr. til 600 Kr. Fremdeles vedtoges det at forhøje Understøttelsesportionerne til Enkerne fra 90 til 100 Kr.

Til Formand genvalgtes Kapt. Jacob Holm med 41 St., til Medlemmer af Bestyrelsen valgtes Kaptajnerne Udby, Møller og Langberg, til Revisorer d'Hrr. Knudsen og Køster.

Enkelte mindre Lovændringer vedtoges.

Bestyrelsen forelagde det paa tidligere Generalforsamlinger forkastede Forslag om, at det skulde tillades enhver færende Styrmand, der opfylder de i Søloven foreskrevne Betingelser for at erholde Borgerskab som Skibsfører, at indtræde i Foreningen. Efter en længere Diskussion forkastedes Forslaget med 19 St. mod 18. For at vedtages fordredes ifølge Lovene en kvalificeret Majoritet paa  $\frac{3}{4}$  af de afgivne Stemmer.

Der fremlagdes en Liste til Tegning af Bidrag til de forulykkede Marstal-Sømænds Efterladte.

## Fiskeri-Statistik. Frederikshavn.

Januar 1894.

Tilførsel.	Pd. Rødspætter.		Pd. Pigvar. Pd. Tunge. Pd. Sletvar.	Kuller. Snese.	Pd. fersk Sild	Stykker Hummer.	Værdi anslaaet.
	Indlandet.	Udlandet.					
<b>A. Fra danske Fiskekuttere er indbragt og atter afsendt:</b>							
2000 pr. Jernbane til Indlandet .....	96,500		} P. 500 Pd. T. 300 Pd. S. 500 Pd.				} 31,200 Kr.
pr. Snese pr. Kvaser til Kbhvn. ....	ca. 30,000						
pr. Dampskib til Kjøbenhavn ....	2200						
pr. Jernbane til Udlandet .....		10,000					
pr. Dampskib til Norge .....		30,200					
pr. Dampskib til Gøteborg .....		31,800					
Af Baade til stedligt Forbrug ....				500			
<b>B. Fra fremmede Fangstpladser er indbragt og atter afsendt:</b>							
pr. Dampskib fra svenske Skærgaard forbrugt i Indlandet .....					1,191,700		23,834 Kr.
pr. Dampskib fra Gøteborg og omloset i Jernbanevogn til Tyskland .....					368,000		7,360
Til Forbrug } pr. Dampskib fra Vestnorge ( i Indlandet ) pr. Kvaser fra Sverrig .....						20,100	} 30,000 -
Til Udlandet pr. Dampskib fra Vestnorge, omloset i Jernbanevogn .....						5500	
						30,000	35,000 -
Rekapitulation: Tilført af egen Fangst og forbrugt i Indlandet for 20,400 Kr.							
— fremmed — — — — 53,834 -							
Ialt 74,234 Kr.							
Tilført af egen Fangst og udført til Udlandet for 10,800 Kr.							
— fremmed — — — — 42,360 -							
Ialt 53,160 Kr.							

Det danske Kutterfiskeri har i Januar Maaned i det Hele givet et forholdsvis ringe Udbytte. I sidste Halvdel af Maaneden var Vejret saa stormfuldt, at de fleste Kuttere som oftest vendte tilbage uden at have fisket, og de have længe maattet ligge uvirksomme i Havn paa Grund af Storm.

Tungefiskeriet, der ellers ved denne Tid plejer at give godt Udbytte, er aldeles slaaet fejl i Aar.

Tilførslen af fersk Sild fra Sverrig har været regelmæssig, Prisen holdt sig stabil og billig: 4 Kr. pr. Ks. eller 2 Øre pr. Pd.

Fiskeriet er i Januar Maaned drevet af ca. 60 Kuttere med en Netto-Drægtighed af tilsammen ca. 1600 Tons.

## Ulykkestilfælde ved Fiskeri under Anholt.

I Anledning af den Diskussion, der her i Bladet har været ført om Anholt Havnesag, skulle vi ikke undlade at meddele, at der i Løbet af Januar Maaned har fundet ikke mindre end 4 Ulykkestilfælde Sted, hvorved 8 Mennesker have tilsat Livet, alt, efter Udtalelse af de

deri implicerede Fiskere, direkte eller indirekte Følge af Manglen af en Fiskerihavn ved Anholt.

Det første Tilfælde hændte først i Maaneden, idet en svensk Baad mistede en Mand, noget usikkert hvorledes.

Det andet indtraf nogle Dage senere, idet en Fiskekutter, »Scandia« af Grenaa, gik paa Siden tæt vest under Anholt, hvorved 1 Mand gik overbord og druknede.

Fredagen d. 19 ds. mistede Fiskekutteren »Blomsten«

af Grenaa (tidligere af Anholt) 2 Mand, 1 Baad, 2 Vaadder, 4000 Favne Line, Anker og Toug, under Forsøg paa Fiskeri i noget haardt Vejr. Grunden til at de fiskede i saa haardt Vejr var, at de laa inde og havde i flere Etmaal ligget inde med en halv Last, som de nu maatte forsøge at komplettere, for at kunne komme afsted, førend Fangsten blev helt ødelagt og værdiløs, hvilket. paa Grund af Mangel paa Havn her, hænder kun alt for hyppigt. Havde her været en Havn, hvor de kunde have afsat den halve Last, havde de ikke havt nødigt at vove det yderste, og disse Mænd kunde da endnu være i Live.

Endelig Lørdagen d. 20. Janr. druknede 4 svenske Fiskere fra Landskronaegnen, der ligeledes druknede ved at forsøge paa at trække deres Garn 1 Mil S. V. for Anholt.

Og Aarsagen er bestandig den samme, Mangelen af Havn her, der nøder Fiskerne til at være ude til Søs i ethvert Vejr og idelig vove Livet, for at bjerge Garn og Fangst.

Eksempelvis ville vi blot nævne, at en bekendt dygtig Fisker, Niels Poulsen af Struer, udtaler, at han ved siden Høst at fiske under Anholt, har maattet kaste lige saa store Kvantaa Fisk overbord, som det er lykkedes ham at bringe til Markedet, alt paa Grund af Mangelen af en Fiskerihavn ved Anholt. Anholt, i Januar 1894.

Th. J. F.

### Fra Sø og Land.

Fiskerne i Skovshoved og Dragør have i den forløbne Uge arrangeret Aftenunderholdning og Fastelavns-optog til Fordel for de forulykkede bornholmske Kammeraters efterladte, 2 Enker og 12 Børn, i Helligpeder, til hvem ogsaa »Dansk Søfartstidende« i sin Tid opfordrede til at yde Bidrag.

Kaptajn Trolle har anmodet os om at meddele, at han gerne modtager saadanne Bidrag indtil Maanedens Slutning; Regnskab vil blive offentliggjort i »Berlingske Tidende«.

### Nybygninger.

Med Skruedampskibet »Ømøund«, bygget af Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri for Regning Dampskibsselskabet for Skelskør og Omegn i Skelskør, foretoges d. 16. ds. officiel Prøvetur i Sundet, hvilken i enhver Henseende forløb til de ombordværende Rederes fulde Tilfredshed.

Skibet, der er bygget helt af Staal til Bureau Veritas højeste Klasse »special survey«, er 135' langt i Hoveddækket, 21'—10½' bredt og 8½' dybt i Rummet og forsynet med Compound Maskine med Overflade Kondensation.

Paa Prøveturen indicerede Maskinen 220 Hestes Kraft, hvormed opnaaedes en Gennemsnitsfart af 9½ Mil.

Skibet er indrettet og bestemt til Gods- og Kreaturfart paa Kiel.

Hr. Chr. Michelsen i Bergen har hos Swan & Hunter, Wallsend ved Tyne, kontraheret om Bygning af et nyt Staal-dampskib med Lasteevne 5,500 Tons Dødvægt; det skal udrustes for almindelig Fragtfart paa Kina og Ostindien. Det bliver Norges største Dampskib, c. 1,000 Tons større end noget nuværende norsk Dampskib.

Et Hvalfangerdampskib løb 13. ds. af Stabelen paa Akers mek. Værksted i Kristiania; det er bestilt af Svend Foyn og hedder »Minerva«.

(N. Sjøfartst.)

I den finske Bugt satte Isen sig i Tirsdags Nat i Bevægelse mod Havet, begyndende ved Nykirke Sogn paa finsk Side og ved Ingermanland paa søndre Side, i et Omfang af omtrent 100 Werst. Henved 500 Fiskere vare paa Isen, de fleste fra Ingermanland Kystboerne søgte at bringe dem Levnets-

midler, Klæder og Brændsel. Efter senere Meddelelser ere alle Fiskerne reddede, med Undtagelse af 3, som ere frosne ihjel paa Isen.

Den største Ladning, der hidtil er afskibet i et Fartøj fra New-York, har Damperen »Cevic« ført til Liverpool. Ladningen bestod af 144,000 Bushel Korn, 9000 Baller Bomuld, 896 Stkr. Hornkvæg, 400 Tdr. Kobber og Bly, 300 Tdr. Kød, 3500 Sække Mel, 3000 Kasser Ost, 2000 Knipper Huder, 300 Kasser saltet Kød og 500 Baller Hø. (»Hansa«).

»Fish Trades Gaz« meddeler følgende om Fiskeriudbyttet i England og Skotland:

#### England.

1892: 6,427,169 Ctw. = £ 4,944,061.

1893: 6,570,760 — = £ 5,168,659.

»Prime fish« viser Forøgelse med £ 66,159.

Andre Fiskearter viser Forøgelse med £ 168,934.

Skaldyr Nedgang med £ 10,496.

#### Skotland.

1892: Udbyttets Værdi = £ 1,671,307.

1893: — = £ 1,698,341.

Mellem Aberdeen og Dunbar.

1891 fiskedes 759,440 Ctw.

1892 — 804,451 — } 698,281 Ctw. Rundfisk.

} 106,170 — Fladfisk.

Forøgelse = 45,000 Ctw., der er fremkommen ved

mere Trawlfisk: 56,645 Ctw.

mindre Linefisk: 11,634 —

men Trawlernes Fangst indeholde mere Rundfisk (25.8% Forøgelse) end forrige Aar og mindre Fladfisk (Nedgang af 6.8%).

#### 1887

#### 1892

Aberdeen. Trawl: 73,500 £ 173,770 £

— Line: 24,353 £ 67,327 £,

altsaa en rask Udvikling af Fiskeriet langs NO Kysten af Skotland, hvor den i Fiskerierne beskæftigede Tonnage er steget med 80,000 Tons i 40 Aar og med 1 Mill. £ i Kapitalforøgelse for Baade og Redskaber.

Fra Yarmouth meddeles samme Blad, at Mrss. Hewitt & Co. i 1893 have forøget deres Fiskerflaade med 16 smukke Trawlmakker, et Bevis paa at Fiskeforretningen ikke gaar saa meget tilbage, som nogle »croakers« ville have os til at tro.

Den orkanagtige Storm forrige Mandag jog Strømmen nordpaa igennem Kjøbenhavns Havn med en enorm Fart, og selv Smaadampere havde Besvær med at arbejde sig op imod den. Ved Middagstid knækkede en af de store Fortøjningspæle udfor Christiansholm, hvorved 3 store Dampere »Danmark«, »Christiania« og »C. P. A. Koch« vare fortøjede, og var det ikke lykkedes i en Fart at kaste Ankerne ud, kunde der være sket uberegneligt Havari paa nævnte Skibe og de nordfor i en fortsat Række fortøjede mindre Dampere, som ogsaa derved let kunde være komne i Drift. Henad Midnat stilnede Stormen af, ligesom Strømmen blev roligere.

Den nye, til Vejle fra Christiania ankomne Staaldampers »Munkebjerg«, der ejes af et Aktieselskab, er bygget paa Achens mekaniske Værksted, har en Længde af 75', Bredde 15½' og Dybde 7¼'. Maskinen er af nyeste og bedste Konstruktion og har 97 indicerede Hestes Kraft. Skibet er bygget til Isbryder, Slæbedampere og Passagerbaad. Dets Rute er foreløbig tænkt anlagt saaledes: Vejle, Munkebjerg, Tirsbæk, Daugaard, Fakkegrav og formentlig Fænsø.

»Dampskibsselskabet Norden« paatænker at anskaffe en Damper til.

Aktieudbytte. Dampskibsselskabet »Danmark« giver for 1893 et Udbytte af 1½ pCt.

De forenede Oplagspladser og Værfter give for 1893 et Udbytte af  $3\frac{1}{2}$  pCt. til Aktionærerne.

Stormen og Barometerstanden. (Meddelt af Meteorologisk Institut den 12te Februar.) Den Storm mellem Vest og Sydvest, som i Dag hersker over Danmark, er ledsaget af et ganske usædvanligt Barometerfald og af en Barometerstand, som hører til Sjældenhederne i vort Klima. Ved Skagen er Barometret saaledes fra Kl. 9 i Aftes til Kl. 8 i Morges faldet 22 Millimeter, altsaa gennemsnitlig 2 Millimeter i Timen. Barometret var samme Steds til Morgen 714,6 Millimeter, en Stand, der ikke har været maalt saa længe denne Station (siden 1872) har været oprettet. Den 20de Januar 1863 naaede Barometret i Kjøbenhavn ned paa en Stand af 717,4 Millimeter, og da Vinden samtidig var VSV., er der Sandsynlighed for, at der den Dag var en endnu lavere Barometerstand i Skagen end den, der er maalt i Dag. I Kjøbenhavn var Barometret Kl. 8 i Morges 730 Millimeter, Kl.  $12\frac{1}{2}$  723 Millimeter, og var da endnu stærkt faldende.

Dødsfald. Den danske Vicekonsul i Cannes, Henry Déonna, er afgaaet ved Døden efter nogen Tids Sygdom. Den Afdøde nærede megen Sympati for Danmark og var som Konsul altid hjælpsom og imødekommende imod de Danske Maskinmester i Statsbanernes Damfærge »Nyborg«, L. Bartz, er afgaaet ved Døden, 45 Aar gammel. Han indtraadte i 1868 i Postfarten, hvortil han siden har været knyttet.

Dampskibsselskabet »Norden« har i 1893 opsejlet Netto 10 pCt., hvoraf 5 pCt. vil blive foreslaaet udbetalt som Udbytte til Aktionærerne og 5 pCt. henlagt til Reservefonden.

Kedelsprængning ombord i den franske Torpedobaad le Sarrasin. Den 13de Januar d. A. foretoges med ovennævnte Torpedobaad Fuldkraftsløb over den udmaalte Basis ved Øen d'Aix i Nærheden af Rochefort; da det sidste Løb skulde til at begynde, vare Prøvekommissionens Medlemmer forsamlede ved Kommandotårnet; maa saa da paa den her anbragte Kedeltryksmaaler, at Trykket paa én Gang faldt 45 Pund paa Kvadrattommen. For at udfinde Aarsagen til Trykfaldet, sprang to Ingeniører straks ned paa Fyrpladsen, hvor der i Forvejen fandtes en Formand og tre Arbejdere fra den Fabrik, som havde forfærdiget Maskineriet. Ingeniørerne vare netop naaede ned i Kedelrummet, da en Eksplosion indtraf, og Damp og Flamme fyldte Rummet i et Nu. Alle de Personer, der vare paa Fyrpladsen, bleve stærkt forbrændte og skoldede; Dagen efter at Ulykken indtraf, afgik fire ved Døden, og man nærer intet Haab om de øvriges Helbredelse. En Kanonbaad, som skulde følge Prøverne for om nødvendigt at kunne bringe Hjælp, dersom der skulde gaa noget galt med Maskineriet, var uheldigvis saa langt fjæret fra Torpedobaaden, da Sprængningen indtraf, at den først naaede Baaden efter et Forløb af 2 Timer, under hvilke de Tilskadekomne led de frygteligste Pinsler. Den ene af Ingeniørerne, M. Mangini, var en meget lovende, ung Mand, hvis Bortgang beklages meget i Marinekredse.

Sarrasin er en søgaaende Torpedobaad; dens Deplacement er 104 Tons, Længden 44 Meter, Bredden 4 Meter og Dybgaendet  $2\frac{1}{2}$  Meter; den har to Skruer, Hestekraften er 1000 og Hastigheden  $20\frac{1}{2}$  Knob. Kedlen, der er af Babillotypen, er konstrueret af Firmaet Charles & Babillot. Den har en meget stor Hedeflade i Forhold til Vandvægten og henhører under de saakaldte »Sikkerhedskedler«, hvilket Navn den dog ikke synes med Rette at fortjene. De enkelte Elementer, hvoraf Kedlen bestaar, ere hver dannede af to koncentriske Rør; Vandet findes i det smalle, ringformede Rum mellem Rørene; Flammen omspiller de ydre Rør og gaar gennem de indre Rør.

Efter med denne Kedel at have foretaget Forsøg dels paa Land, dels i et mindre Fartøj, bestemte den franske Marine-

styrelse, at Kedlen ogsaa skulde prøves i Torpedobaade, hvortil den syntes særligt at maatte egne sig. Efter de utilfredsstillende Resultater, som Kedlen imidlertid har givet i Sarrasin, har man nu besluttet at forsyne saavel denne Baad som en Søsterbaad le »Tourbillou« med Kedler af anden Konstruktion.

## Havarier, Forlis m. m.

Dampskibet »Sundswall«, Wagard, af og fra Hamburg til Danzig med Salpeter, indkom i Helsingørs Havn; det havde i Nordsøen faaet en Del overbords Skade og Maskinrummet fyldt med Vand.

Norsk Bark »Roma« af Farsund, hvis Besætning reddedes af »Riberhus« af Kjøbenhavn, er ved Ruitergatt fundet drivende i Søen, forladt af Besætningen. Fiskere fra Amrum havde bragt Ladningen til Hamburg. (R. B.)

Den danske Skonnert »May«, der strandede paa den hollandske Kyst, er fuld af Vand og betragtes som tabt. Hele Mandskabet er reddet og landsat i Borselen.

Dampskibet »Odin« af Kjøbenhavn, paa Rejse fra Hamburg til Østersøen med Stykgods, har havt haardt Vejr i Nordsøen og indkom i forrige Uge hertil med knust Skandsekledning og en Del Dæksskade, ligesom en Del af Dækslasten var gaaet overbord. Efter at Skaden var udbedret paa Refshaleøen fortsattes Rejsen til Danzig.

Dampskibsselskabet »Danmark«s Damper »Hamlet«, paa Slæb af Damperen »Stærkodder«, kolliderede i Lørdags med Langebro, hvorved Broen led betydelig Skade, saa at Overfarten mellem Byen og Christianshavn i c. 5 Dage har maattet foregaa med Smaadampere og Baade.

**R**edaktionen opfordrer alle, der ere knyttede til Skibsfarten og Fiskeriet, til at indsende til den enhver Meddelelse af Interesse for disse Næringsveje.

**K**lager over Bladets Forsendelse bedes hurtigst muligt indsendte til Holsteinsgade 9, Kjøbenhavn. Ø.

## Skibsefterretninger.

### Dampskibe.

#### Det forenede Dampskibsselskab.

Alexander III, Rabe, ankom 14. Febr. til Odessa bestemt til Kbhvn. — A. N. Hansen, Thiedemann, ankom til Bordeaux, 18. Febr., bestemt til Kbhvn og Østersøen. — Antwerpen, Caroc, ankom 18. Febr. til Konstantinopel, bestemt til Sebastopol og Odessa. — Baron Stjernblad, Michelsen, ankom 19. Febr. til Lodom bestemt til Newcastle og Genua. — Castor, Kruse, afgik 18. Febr. fra Antwerpen Levanten og Sortehavet. — Chr. Broberg, Gøtsche, ankom 18. Februar til Messina, bestemt til Kbhvn. og Østersøen. — Dagmar, Hansen, afgik 22. Febr. fra Kbhvn. til Neufahrwasser. — Douro, Brabrand, afgik 16. Febr. fra Cardiff til Oporto og Lissabon — Georgios I., Rohde, afgik 16. Febr. fra Cardiff til Alger, Levanten og Sortehavet. — J. C. Jacobsen, Béch, ankom 20. Febr. til Alicante, bestemt til Malaga, Cadix, Bordeaux. — Kiew, Rasmussen, ankom 19. Febr. til Libau, bestemt til Kbhvn. og Bordeaux. — Kursk, Staal, ankom 19. Febr. til Bordeaux, bestemt til La Rochelle og Kbhvn. — Leopold II., Jespersen, ankom 19. Febr. til Libau, bestemt til Reval, Kbhvn., Antwerpen og Sortehavet. — L. P. Holmblad, Ingerslev, afgik 8. Febr. fra Piræus til Moss og Christiania. — O. B. Suhr, Koch, ankom 16. Febr. til London, bestemt til Sunderland, Marseille og Spanien. — Omsk, Kihl, afgik 18. Febr. fra Lissabon til Kbhvn. — Tejo, Fenger, ankom 17. Febr. til Kbhvn. — Thyra, Garde, afgaar 25. Febr. fra Havre til Kjøbenhavn. — Tomsk, Petersen, afgik 18. Febr. fra Kbhvn., bestemt til Rotterdam, Antwerpen, Levanten og Sortehavet. — Vesuv, Gade, afgik 20. Febr. fra Portland

til Huelva, Barcelona og Italien. — Botnia, Holm, afgik 21. Febr. fra Kbhvn. til Hangø.

Constantin, J. V. Fenger, ankom 18. Febr. til Newcastle. — Esbern Snare, S. C. Holm, ankom 21. Febr. til Odense. — Esbjerg, C. Bentzen, afgik 21. Febr. fra Odense til Leith via Aarhus og Aalborg. — Georg, J. Nielsen, ankom 17. Febr. til Kbhvn. — Knuthenborg, C. S. Hansen, ankom 17. Febr. til Newcastle. — Kronen, P. Petersen, ankom 18. Febr. til Newcastle. — Storebelt, A. Güllich, afgik 21. Febr. fra Svendborg til Newcastle via Horsens og Aalborg. — Union, C. N. Bloch, ankom 18. Febr. til Leith.

Anglo Dane, Th. Petersen, pass. 21. Febr. Hirtshals, bestemt til Kbhvn. og Libau. — Axelhuus, B. J. Goll, afgik 21. Febr. fra Arendal til Stettin. — Bergenhuus, Jørgensen, afgik 21. Febr. fra Nakskov til Libau. — Charkow, C. Fischer, ankom 17. Februar til Libau, bestemt til Hull. — Christian IX, P. Møllerup, ankom 19. Febr. til Pillau, bestemt til Kbhvn. og London. — Christianssund, E. C. F. Jensen, afgik 21. Febr. fra Kbhvn. til Stettin. — Frederik, E. Harboe, ankom 14. Febr. til Pillau, bestemt til Hull. — Jolantha, S. H. Hansen, ankom 20. Febr. til Kbhvn., bestemt til Königsberg. — Kasan, H. Thomsen, afgik 19. Febr. fra Kbhvn. til London. — Laura, P. Christiansen, ankom 18. Febr. til Kbhvn. fra Færøerne og Island. — Libau, H. V. Andersen, afgik 21. Febr. fra Pillau til Kbhvn., Esbjerg og Hamburg. — Minsk, H. Olsen, afgik 21. Febr. fra Kbhvn. til Hamburg. — Louise, E. Brabrand, ankom 17. Februar til Hull, bestemt til Kbhvn. og Königsberg. — Morsø, Th. Lind, ankom 17. Febr. til Libau, bestemt til Hull. — Moskov, J. Petersen, ankom 21. Febr. til Libau, bestemt til Kbhvn. og Anvers. — Nishnij Novgorod, J. Harder, ankom 15. Febr. til Libau, bestemt til Kbhvn. og Anvers. — Nordjylland, P. Jensen, ankom 16. Febr. til Hamburg, bestemt til Kbhvn. og Danzig. — Odin, Frisette, ankom 19. Febr. til Danzig, bestemt til Kbhvn. og Hamburg. — Perm, M. C. Møller, ankom 16. Febr. til London, bestemt til Libau. — Pregel, Egidiusen, ankom 16. Febr. til Hull, bestemt til Libau. — Romny, Andersen, ankom 18. Febr. til Hull, bestemt til Libau. — Thyra, A. Garde, ankom 15. Febr. til London, bestemt til Havre og Kbhvn. — Tula, P. Paaske, ankom 20. Febr. til Kbhvn., bestemt til Danzig. — Valdemar, F. Sørensen, ankom 18. Febr. til Antwerpen, bestemt til Kbhvn. og Libau. — Vendsyssel, E. Brabrand, ankom 19. Febr. til Kbhvn., bestemt til London. — Olga, A. Norden, afgik 20. Febr. fra Kbhvn. til Hamburg. — Nidaros, C. Nielsen, afgik 21. Febr. fra Kbhvn. til Vestnorge. — Viking, E. Jørgensen, afgik 18. Febr. fra Liverpool til Kbhvn.

### Dannebrog.

Amalienborg, Olsen, afgik fra Newcastle 20. Febr. til Reval. — Christiansborg, Ewaldsen, ankom til London 16. Febr., skal derfra til Grimsby for at laste til Reval. — Fredensborg, van Deurs, afgik fra Dunkerque 21. Febr. til Sunderland for at laste til Hjemstedet. — Frederiksberg, Hartmann, afgik fra Reval 16. Febr. til Ghent. — Rosenborg, Schultz, ankom hertil 19. Febr. med en Ladning Kul.

### Carl, Skjold, Gorm.

Dan, Kræmer, afgik fra Blyth 18. Febr. til Libau — Danmark, Heintzelmann, afgik fra Granton 12. Febr., ankom til Kbhvn. 15. Febr. — Erik, Wrisberg, afgik fra Libau 10. Febr., ankom til Antwerpen 18. Febr. — Frode, Christensen, afgik fra Cardiff 12. Febr. til Port Said. — Gorm, Jørgensen, afgik fra Cardiff 8. Febr. til Alexandria. — Knud, Jørgensen, afgik fra Blyth 15. Febr. til Libau. — Magnus, Aaris, afgik fra Libau 10. Febr., ankom til London 17. Febr. — Olaf, Risø, afgik fra Libau 15. Febr., ankom til London 20. Febr. — Skjold, Jensen, afgik fra Libau 11. Febr., ankom til Ghent 17. Febr. — Svend, Schmidt, afgik fra Rouen 12. Febr., ankom til Blyth 14. Febr. — Volmer, Jørgensen, afgik fra Kiel 19. Febr., ankom til Libau 21. Febr.

### Kjøbenhavn.

Carl Heckscher, Petersen, ankom til London 18. Febr. — Fyen, Petersen, ankom til Riga 14. Febr., afgik 16. Febr. til Ghent. — Hafnia, Neergaard, ankom til London 17. Febr. Jylland, Starck, ankom til London 15. Febr., afgik 20. Febr. til Boness. — Russia, Rasmussen, ankom til Reval 21. Febr. — Sjælland, Hansen, ankom til Riga 15. Febr., afgik 18. til Ghent, traf paa Rejsen Dpsk. Gauss af Bremen, der havde mistet Skruen, og indbugserede den til Gøteborg.

### Nordsøen.

England, Hansen, ankom til Rotterdam 17. Febr. —

Holland, Jensen, afgik fra Libau 18. Febr. til Nantes. — Rusland, Schmidt, afgik fra Warkworth 10. Febr. til Gibraltar. — Skotland, Albrechtsen, ankom til Southampton 20. Febr. — Swarland, Pii, afgik fra Warkworth 20. Febr. til Holtenau. — Tydskland, Svendsen, afgik fra Warkworth 19. Febr. til Kjøge.

### Thingvalla.

Hekla, Laub, afgik fra Christianssand 16. Febr. til New-York. — Norge, Knudsen, afgik fra Christianssand 2. Febr. til New-York. — Thingvalla, Berentzen afgik fra Kbhvn. 20. Febr., ankom til Stettin 21. Febr.

### Det Store Nordiske Telegrafelskab.

H. C. Ørsted, Ørsted, er paa Kabelreparation i Nord søen. — Store Nordiske, Petersen, ligger fremdeles i Shanghai.

### Jydsk-engelske Dampskibsselskab, Aarhus.

Hengest, Olsen, afgik fra Boness 16. Febr., ankom til Aarhus 21. Febr. — Octa, Enemark, afgik fra Gøteborg 8. Febr., ankom til Newcastle 16. Febr. — Orrik, Erichsen, afgik fra Gøteborg 15. Febr., ankom til Newcastle 18. Febr.

### J. Lauritzen, Esbjerg.

Nerma, Degn, ankom til S. Alloa 17. Febr. — Nord søen, Meinertz, ankom til Aberdeen 13. Febr., afgik 19., ankom til Boness 20. Febr.

### Sejlskibe.

3-mst. Staal-Skonnert Weedle, Henningsen, der afgik fra Hamburg 5. Decbr. f. A., ankom til Viktoria i Brasilien 11. Febr. d. a.

### Fanø, Nordby.

Anna, Clausen, ankom fra Macassar til Cadix f. O. 20. Febr. — Dora, Sønnicksen, afgik fra Liverpool 15. Febr. til Progresso (Yucatan). — Elisabetha, Fischer, passerede Dunesness 19. Febr. fra Hamburg til Pernambuco. — Laura, Toft, ankom til Marseille 19. Febr. — Rosa, Brinck, passerede Lizard 17. Febr. fra Hamburg til Pernambuco.

### H. A. Hansen, Thurø.

Hertha, Knudsen, afgik fra Christiania 8. Febr., ankom til Feignmouth 20. Febr. — Vega, Rasmussen, ankom til Rotterdam fra Kjerteminde 18. Febr. — Venus, Jensen, afgik fra Vlaardingen 20. Febr. til Firth of Forth.

### M. J. Ipsen, Rønne.

Camtoos, Pedersen, afgik 16. ds. fra Rønne i Ballast, bestemt til Memel, for at laste Egestaver til Østkysten af England. 8 £ pr. Mille W. Hartlepool og Leithsfjord, £ 9½ London.

### Fragtberetninger.

D'Hrt. Holm & Wonsild, Kjøbenhavn og Lübeck, meddele os den 21. Febr.:

Damper. Fragtmarkedet tiltager i Omsætning paa Grund af det vedvarende milde Vejr, dog uden at Fragtaterne afvige fra de hidtil noterede.

Libau og Riga noterer:

1/6 d Storbritaniens Østkyst, 1/9 d Engl. Canal, 1/10½ d 2/— Bristolcanalen, 1/6 d 1/7½ d directe til Nantes eller Bordeaux, alt pr. 320 lbs. Havre; 9/6 d 10/6 d pr. Ton. Oliekager til Kingshjem og 10/6 d d 11/6 d til Engl. Canal, til Danmark 15/16 M: pr. 2000 Kilos Rugbasis.

Danzig noterer:

For Sukker pr. Ton. 6/— London, 8/— Liverpool, 9/— Bristol, 11/12 sh. New-York eller Philadelphia—Melasse pr. 2000 Kilos, Dunkirk 15 francs, Bordeaux 21/22 francs, til Danmark 32½ Pf. for Oliekager, 55/60 Pf. for Klid, alt pr. 50 Kilos.

Königsberg noterer:

Til Danmark 19/20 M. pr. 2500 Kilos tunge Kornvarer. Sejlskibe. Fragtmarkedet er fremdeles roligt uden videre Omsætning, fra Kjøbenhavn ere flere Skibe sluttede med gammelt Jern d 5/— pr. Ton.

Kulfragterne holde sig lave paa Grund af en ringe Om-

sætning og disse variere mellem 6 og 7 £ pr. Keel fra Storbritanniens Østkyst til Danmark.

I sit Nummer af 16. Febr. skriver »Fairplay« bl. A. om Fragtforholdene følgende:

I den forløbne Uge har Sortehavs-Markedet været utilfredsstillende, idet en almindelig Nedgang i Raterne har fundet Sted, men der er ingen Tvivl om, at der nu ingen yderligere Nedgang vil indtræde, da Efterspørgslen fra Ertshavnene er i Tiltagende, og endel Baade ere alt befragtede til forholdsvis gode Rater. Nicolaieff er aaben igen, hvilket uden Tvivl vil medføre en Opgang i Sortehavs-Fragterne. For Lastning i denne Maaned betales fra Odessa til L. H. A. R. 10/9 d, dog er Efterspørgslen efter Tonnage, selv til denne Rate, kun ringe. Til Marseille eller Vestkysten af Italien betales frs. 1.35 medens der fra Nicolaieff bydes frs. 1.45. Med Certeparti betales for Februar Lastning fra Odessa 12/ med 6 d Afdrag for Byg, men da Ladetiden ikke regnes, før Dampene have Kaiplade, burde Odessa undgaaes i nogen Tid, da der i den sidste Tid har samlet sig og endnu forefindes rigeligt Tonnage. Fra Sevastopol og Novorossisk betales for passende Baade 11/6 à 11/9 med 6 d Fradrag for Byg, medens fra Sulina den højst opnaaelige Fragt er 12/ à 12/3. Fra Poti betales til Rotterdam eller U. K. højst 13/ à 13/6. Fra Nicolaieff er der nu noget bedre Begær efter Baade for Lastning i denne Maaned til 13/.

Ligesom Sortehavs-Fragterne ere ogsaa Donau-Fragterne gaaede ned, omendskønt der vanskelig kan paavises nogen antagelig Aarsag dertil. Raterne for Lastning i Slutningen af Marts og Begyndelsen af April ere til L. H. A. R. 13/6 d, medens der for Lastning sidst i April og Begyndelsen af Maj noteres 13/9 à 14/. Just nu indløbne Telegrammer meddele, at Donau-Isen er ved at brykke op, saa at der er al Rimelighed for, at Sejladsen vil tage sin Begyndelse i Slutningen af denne Maaned.

Middelhavs-Markedet har været mere livligt, især for Erts-

havnenes Vedkommende. Fra Ergostiria og Seriphos haabe Befragterne at kunne sikre sig Baade til 9/6 d til U. K. Dunkirk eller Rotterdam. Fra Alexandria betales for promte Baade 11/6.

Amerika-Markedet er fast, idet Begæret efter Tonnage er noget bedre. Der noteres fra de nordlige Havne til Antwerpen, Rotterdam eller Hamburg 3/ à 3 1/2 d pr. qrs. for Lastning i Slutningen af Februar og Marts, medens der til Cork f. O. bydes 3/ à 3/3 d (med Option af Sundet). Fra New-Orleans betales for Februar og Marts Lastning til C. F. O. 3/6 (uden Afdrag for direkte Havn). Stykgods Raterne holde sig vedblivende rolig paa 15/ à 15/6 d til U. K. eller Continentet.

Phosphate-Raterne fra Florida holde sig faste. Der noteres 18/6 à 19/ til U. K. eller Continentet; med Option af Sundet eller Østersøhavne 20/ à 21/.

La Plate-Markedet er vedblivende daarligt, hvilket har sin Grund i det europæiske Kornmarkeds elendige Tilstand. De højst opnaaelige Rater for Baade paa c. 3000 Tons, for saavel prompt som for Marts og April-Lastning, er 24/, men for mindre Baade kan sandsynligvis 24/6 opnaas. For Baade paa over 3000 Tons er der aldeles ingen Efterspørgsel.

Udgaaende Rater ere betydelig fastere; der er sidst betalt fra Cardiff til Buenos-Ayres 10/3 d., som atter let vil kunne opnaas, og vi tro sikkert, at der i Løbet af faa Dage vil blive betalt 10/6 d.

Som det var at forvente, efter det store Antal Befragtinger i sidste Uge, har der fundet Tilbagegang Sted i Bombay-Markedet, og paa et Tidspunkt gik Raterne ned til 1/ à 1.3 Ton. Imidlertid har Nedgangen i Raterne kun været af en flygtig Natur, da Markedet nu igen er fast og der noteres: for straks Lastning 21/6 d., for Marts 21/ à 21/6 d, for April 20/ à 20/6 d. og for Maj 20/.

Kurrachee-Raterne ere nforandrede; fra Calcutta noteres: London 22/ pr. Ton d. w. 27.6 d. for Hørfør; Dundee og Hamborg 27/6. Pr. Maj—Juni betales 28/9 til U. K. eller Conti-

## Efterretninger for Søfarende.

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

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

**Nordseen.** Den 12te Februar 1894 er Fyrskibet »Vyl« drevet fra Station. Den 17de er det igen udlagt.

**Jyllands V.-Kyst.** Den 16de Februar 1894 er Lystønden i *Graaby* inden for Barren igen udlagt

**Sjællands S.-Kyst. Smaalands-Farvandet.** De to høje Træer i *Stenby-Skov*, som brugtes i Mærket NV. om *Letten*, mellem denne og 7 Fods Pladen V. for den, ere omblæste

**Østerseen. Grønsund.** Vageren med rød Stage og 1 opad- og 1 nedad-bunden Kost ved S.-Siden af *Nyt-Løb* er flyttet c. 500 Alen S. 7° V. hen. Den ligger nu i 2 1/2 Fv. Vand, S. 380 Ø., 3,725 Alen fra Lodstaarnet.

**Falster S.-Kyst** Det hvide, faste Fyr, der er anbragt 1,100 Alen N. 82° V. fra *Gjedser* Fyrtaarn, brænder fremtidig saavel ved Postskibenes Afgang, som ved deres Ankomst. Brændetid: 31te Oktober til 1ste April.

### Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Vrag i Nordseen.** Den 16de Januar. 53° 32' N. Br. 4° 12' Ø. Lgd., 24 Kml. N. 63° V. fra Fyrskibet »*Terschellingerbank*«. En Mast, 6 Fod over Vandet, sandsynligvis af et Vrag, der laa sunket i 15 Fv. Vand.

Den 1ste Februar. 53° 10' N. Br. 3° 6' Ø. Lgd. Et Vragstykke, kun lidt over Vandet.

Den 27de Januar. 57° N. Br. 4° Ø. Lgd. Vraget af et Skib paa c. 700 Tons, ladet med Tømmer. Undermaster staaende, Søen brød over Skibet.

Den 27de Januar. 54° 23' N. Br. 7° 54' Ø. Lgd., 12 Kml. N. 1/4 Ø. fra *Helgoland*. Et sunket Vrag.

**Tydskland. Weser. Jade.** Ifølge Telegram af 13de Februar fra »Reichs-Marine-Amt« i *Berlin* ere Fyrskibene »*Weser*«, »*Aussenjade*« og »*Minsener Sand*« drevne fra Station. De ere igen udlagte den 15de.

*Dunerbake* paa *Wangeroog* er nedblæst.

**Holland. Zuiderzee.** Et Fartøj er sunken paa *Harderwijker-bank* c. 1,400 Alen fra *Harderwijk* Havn. Vraget er om Natten afmærket paa sædvanlig Maade.

**Volkerak.** Tjalken, som var sunken i *Volkerak* paa 51° 39' 47" N. Br. 4° 20' 50" Ø. Lgd., er optagen. Vragtønden er inddragen.

**England. Themsen.** Et Vrag ligger sunket i *Four Fathom*

*channel*. En Mast er 8 Fod over Vandet. Det er afmærket med en Vragtønde, som ligger i 11 1/2 Fod Vand, 3,2 Kml. S. 87° Ø. fra *Spile Tønden*.

I *Themsen* ere følgende Vrag optagne. Vraget i *Sea Reach*, Vraget af »*Brighton*« i *the Warp* og Vraget af »*Star of the Ocean*« ved *North Foreland*.

Vragtønderne og Vragfyrsribene ere inddragne.

**Yarmouth.** Dampere »*Resolven*« er sunken ved NØ-Enden af *Caister shoal*. En Vragtønde er i 18 Fod Vand udlagt NØ. for Vraget, fra Fyrskibet »*Cockle*« i SV. t. V. 1/2 V., 1,1 Kml., og fra *West Cockle spit* Tønden i S. t. V. 1/2 V. 5' 2 Kbl.

**Fyrskibet »Outer Dowsing«.** Vraget, sandsynligvis af »*Elba*«, som laa sunket 6 1/2 Kml. V. 1 1/2 S. fra Fyrskibet »*Outer Dowsing*«, er uskadeliggjort. Vragfyrsribet og Vragvageren ere inddragne.

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

**England. Isle of Wight.** Fra Maj til September 1894 brænde af og til elektriske Lys paa *Cliff end Battery*.

**Irlands Ø.-Kyst. Belfast lough.** Brig »*Xantus*« er sunket i 6 Fv. Vand NV. for *Bally Macormick point*, fra *Groomsport* Kirke i N. 52° V. 2 Kml. og fra *Grey point* i N. 70° Ø 54° 41' 35" N. Br 5° 39' 40" V. Lgd. En Vragtønde er udlagt 1/2 Kbl. NØ. for Vraget. Et Vragfyrsrib vil snarest muligt blive udlagt ved Vraget.

### Nordlige Atlanterhav.

**Vrag m. m. i Atlanterhavet.** Isbjerge ere i den sidste Tid rapporterede mellem 44° og 50° N. Br., 45° og 55° V. Lgd. Da dette er ualmindeligt paa denne Aarstid, advares Skibsførere.

**Frankrig. Belle-Ile. SØ.** Rejsningen af en Brig er truffen SØ. t. S. fra *Belle-Ile* og ØSØ. fra *plateau de Four*.

**Gironde og Garonne.** Den 18de Februar 1894 tændes ved *Gironde* og *Garonne* ovenfor *Pauillac* følgende Fyr:

Paa den V.-lige Bred, *Médoc*, om Styrbord for Indgaaende:

1. Ved *Saint-Julien* et grønt, fast Fyr.
2. Paa den nedre Yderende af Dæmningen ved *Lagrange* et grønt, fast Fyr. Fyret, som stod paa dette Sted, er slukket
3. Ved *Gatlequina* et grønt, fast Fyr.

Fyrapparaterne ere af 5te Orden. Fyrene vises fra Fyrpæle ved smaa Fyrhuse.

Paa *Garonne* Ø.-lige Bred, om Bagbord for Indgaaende:

1. Ved *Barbe de Squire*, c. 1,1 Kml. ovenfor *Bec-d'Ambès*, et rødt, fast Fyr.



mentet. Af ubeskæftiget Sejlskibs-Tonnage forefindes for Øje blikket 25,000 Tons.

Bunnah-Noteringerne for prompt saa vel som for Marts og April Lastning holde sig paa 31/3 d. à 32/6 d.; alt efter Baadenes Størrelse og Position.

*Oversigt over Trælast-Fragterne fra Botten til Danmark i 1893.*

Disse Fragter begyndte om Foraaret saaledes:

Mindre Skibe erholdt 23 Rm. fra nordligste Sundswall, 24 Rm. fra Henøsand Distr., 26,27 Rm. fra den nordligste Del af svensk Botten, alt pr. Std. af 165 Cbfd. Fra Skelleftea Distr. betales 5 Kr. pr. 31 1/2 Cbfd. Sparrer.

Større Skibe paa 100 Std. og derover erholdt 1 à 2 Rm. lavere Fragt fra svensk Botten. Fra Finland betales for større Skibe 20 1/2 à 21 Rm. til Danmark.

Hen paa Sommeren erholdt de mindre Sejlskibe 1 Rm. lavere Fragt fra svensk Botten, hvorimod Fragterne fra Finland holdt sig paa samme Standpunkt hele Sommeren over; mindre Skibe erholdt 23 Rm. fra Sydfinland til Danmark.

Paa Grund af de lange Rejser og deraf følgende Tab, lagde de fleste Sejlskibe tidlig op ifjor, kun enkelte Skibe bleve fragtede til 26 à 28 Rm. fra Sydbotten, hvorimod endel Laster forbleve liggende uafhængede paa Salgspladserne.

Dampskibe erholdt ifjor pr. Foraar 24 Rm. fra Finland, 23 à 23 1/2 Rm. fra svensk Sydbotten til Danmark.

Hen paa Sommeren vare Fragterne yderst svingende; i enkelte Tilfælde erholdt Dampene kun 19 à 20 Rm., i andre Tilfælde gik Fragten op til 23 à 25 Rm. Laa en Damp i en finsk Havn, uden at kunne faa anden Last, maatte den, tvungen af Omstændighederne, tage den usle Fragt, der blev budt den, og det deraf følgende Tab; havde Købmanden derimod Brug for sin Last, og der paa den Tid kun var faa Op-laster til Finland, maatte Købmanden betale en saa stor Fragt, som tillod Dampene at sejle uden Tab.

Hen paa Efteraaret gik Fragterne op; fra svensk Syd-

botten betales 24 Rm. til 26 Rm. og fra Sydfinland op til 30 Rm., dog ogsaa paa denne Tid var der enkelte Dampskibe, som, ankomne til Finland paa en uheldig Tid, maatte lade sig nøje med en noget lavere Fragt.

D'Hrr. **N. Johansen & Dahl, Liverpool**, meddele os under 17. Februar:

Fragtmarkedet i forløbne Uge var gennemgaaende stille. Hjemfragterne fra River Plate, Vestkysten og Kalifornien sluttede flovere, hvorimod en bedre Stemning viste sig fra Bombay til Calcutta.

For Dampskibe er sluttet fra Leith til Flensborg à 4/—; Newcastle til Wismar 5/—, Reval 4/6, Lissabon 5/9, Alexandria 5/6, Bombay 7/9. Glasgow til Odessa 6/1 1/2. Cardiff til Tarragona 8 —, Valencia 7/—, Loughorn 6/7 1/2, Havre 4/9, Genoa 6 1/2, Port Said 5/9, Dieppe 5/—, Teneriffe 7/—, Constantinopel 6/—, Bombay 7/—.

Rosario til U. K.-Cont. 25/—, Colastine 25/—, Newport, News. eller Baltimore til Hamburg 3/ à 3/3; New-York til Lissabon 3 3; Bombay og Aden 18 cents

Kurrachee 20/— à 21/3, Bombay 20,6 à 21 6.

Novorrossisk 11/—, Azoff 14/6, Option Stettin 16/6. Oran 14/—, Nicolaieff 13/—, Odessa 12 —, Sebastopol 11/3, Benisaf 9/—, Smyrna til Hull 10/6.

Bilbao til Jarrow 5/3, Calais 5/10 1/2, Middlesborough 5/6.

For Sejlskibe er sluttet fra Liverpool til Calcutta 11/—, Liverpool til Vestkysten 8/—, og hjem 26/3 minus 1 3.

Greenock til Rio Janeiro 14 —.

River Plate til U. K.-Cont. flere Skibe à 24/—, San Francisco 26/3.

Newcastle N. S. W. til Vestkysten 12/6.

Newcastle N. S. W. til Vestkysten og hjem 38,9 og 39/—, Calcutta 25/—.

Vi have igen sluttet 300 Reg. Skib fra Tobasco Kysten for Mahogani à 55/—, og kunne gentage for lignende Størrelse.

2. Ved *Barbeau*, c. 1 Kml. ovenfor det foregaaende, et rødt, fast Fyr.

3. Ved *Saint-Barbe*, c. 1,7 Kml. ovenfor det foregaaende, et rødt, fast Fyr.

4. Paa Dæmningen ved *Bassens* to røde, faste Fyr, anbragte saaledes, at Afstanden mellem de to Fyr paa Dæmningens Yderender deles lige. Fyret, som stod midt paa Dæmningen, er slukket.

Fyrapparaterne ere af 5te Orden. Fyrene vises fra Fyrpæle.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. Buzzards bay. Massachusetts.** Den røde Sektor i *Dumpling rock* Fyr, som dækker *Mishaum ledge*, ligger mellem S. 28° V. og S. 42° V.

**East river. New York.** Fyret, som vises fra Vragtønden ved *Millon* ved *Sunken Meadows*, er slukket. Forsigtighed bør anvendes, da Vraget skifter Plads.

**Delaware bay.** Den hvide Tøndevager ud for *Delaware* Bølgebryder, som benyttes af Lodserne, naar de sættes fra-børde, er flyttet. Den ligger nu fra *Cape Henlopen* Fyr i N. 6° V. og fra Bagfyret paa *Delaware* Bølgebryder i N. 64° Ø.

### Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**Italiens Ø.-Kyst. Pesaro.** Fyret paa *Castel di Mezzo*, N. for *Pesaro*, viser midlertidig hvidt, fast Lys.

**Rusland Novorossisk.** Molerne, som ere under Bygning ved *Novorossisk*, ere nu tildels over Vandet. Ø.-Mølen er 1,400 Alen. V.-Mølen 1,050 Alen lang. Paa hver Møle er anbragt et rødt Fyr. c. 30 Alen fra Yderenden af den Del, som er over Vandet og c. 250 Alen fra Yderenden, som er under Vandet, hvor der er 23 Fod Vand.

I den NØ-lige Del af Bugten er der langs Kajen, som er under Bygning, udlagt to Rækker røde Fortøjtønder i 240 og 570 Alens Afstand fra Kajen. Der er tre Tønder i den inderste, fem i den yderste Række; Afstanden mellem Tønderne i samme Række er 320 Alen.

### Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. Mississippi.** Paa *Skip island* Ankerplads ere følgende Vragtønder udlagte:

En rød og sort vandret sribet Tøndevager i 22 Fod Vand, tæt S. for Vraget af Brig *Rosalie Smith*, fra *Northwest bluff* i S. 28° V. og fra *Ship island* Fyr i S. 51° Ø.

En rød og sort vandret sribet Tøndevager i 26 Fod Vand, c. 100 Alen S. for et Vrag, fra *Northwest bluff* i S. 22° V. og fra *Ship island* Fyr i S. 21° Ø.

**Timbalier bay. Louisiana.** Fyrtaarnet paa N.-Siden af *Timbalier island*, hvorfra vises et hvidt, fast Fyr med et rødt Blus hver Minut, er ødelagt.

**Cuba N.-Kyst. Sagua la Grande.** Tønden ved *Marillanes bank* er igen udlagt.

### Karantænebestemmelser m. m.

**Sverig.** — Den belgiske Provinds *Hainaut* er erklæret for kolerasmittet. Bestemmelserne til Forhindring af Koleras Indførelse i *Sverig* anvendes overfor Passagerer, der, over ikke kolerasmittet Hav, ankomme fra *Belgien*.

**Norge.** — Den belgiske Provinds *Hainaut* er erklæret for kolerasmittet.

**Grækenland.** — Karantænen er ophævet og Lægeundersøgelse paabudt overfor Skibe fra *Livorno*, *Neapel*, Bugten ved *Neapel*, *Catania*, *Palermo*, *Smyrna*, Bugten ved *Smyrna*, Havne mellem *Kara-Bouni* og *Makri*, mellem *Ny-Foggia* og *Dardanellerne*, mellem den græske Grænse og *Setel-Baher*, samt fra de tyrkiske Øer i *Middelhavet*, *Samos* og *Algier*. Dog er der overfor *Saloniki* paabudt 5 Dages Karantæne.

**Ægypten.** — Der tilstaas Skibe fra *Konstantinopel* fri Praktika.

**Anm.** I Søfartstidendes Nr. 12 findes under »Efterretninger for Søfarende« **Store-Bælt. Lan-eiands NØ.-Kyst**, det der tændte Fyr angivet med Beliggenhed 10° 27' 33" Ø. Lgd. Skal staa 10° 57' 33" Ø. Lgd.

#### ABONNEMENTSPRISEN

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

Bladet omdales ved Postvæsenets Foranstaltning.

#### AVERTISSEMENTS-PRIS:

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

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER FREDAG.

Nr. 23.

Kjøbenhavn, Fredag den 2. Marts 1894.

1. Aarg.

INDHOLD: Maaneobservationer, af Premierløjtnant i Flaaden C. Clausen. — Verdens Handelsflaader og Skibsbyggeriet i England 1893. — Makrelfiskeriet i Nordsøen. — Det danske Redningsvæsens Virksomhed i Finansaaret 1892—93. — Maskinmestrenes Subordination. — Sø- og Handelsrettsdomme. — Generalforsamlinger. — Fra Sø og Land. — Havarier og Forlis. — Skibsefterretninger. — Fragtberetninger. — Efterretninger for Søfarende.

## AXEL E. AAMODT,

18, Kongens Nytorv 18.

Grundlagt 1857. Telefon 106.

Markedsberetninger,  
Certepartier,  
Toldpapirer etc.



isolerings (Kieselguhr, Filt m. m.)  
paa Kjedler, Damprør m. m.

## Cacaopulver

af god Kvalitet kjøbes billigere  
end i Udlandet paa

Brødr. Tychsens  
Fabrikslager

ved Chr. C. Tychsen  
Lille Kannikestræde 3,  
Kjøbenhavn K.

sendes frit til danske Havne.

Fra Aktiebolaget Bofors & Gullspång i Sverrig leverer jeg  
paa Bestilling større og mindre Gjenstande i

## støbt Staal, saasom:

Skibstævne, Skibsskruer, Roerrammer,	Stempler, Krumtappe, Ambolte,	Tandhjul, Ankere, etc. etc
--	-------------------------------------	----------------------------------

Støbt Staal fra Bofors-Gullspång er smeddeligt samt i Styrke  
og Sejghed fuldt jævnforligt med det bedste smeddede Staal  
af tilsvarende Haardhedsgrad

Kjøbenhavn. Jørgen Jensens Efterfigr.

## Dansk Søforsikring for Løsøre,

oprettet 1876,

tegner Forsikring paa Søfolks Effekter  
med danske Skibe.

Præmien er for en Forsikring paa 100 Kr.: 1 Aar 4 Kr.,  
6 Maaneder 3 Kr., 3 Maaneder 1 Kr. 50 Øre samt Policepenge  
50 Øre.

Forsikringer tegnes paa Selskabets Hovedkontor, St. Annæ-  
plads 13, fra 11—3 og hos Selskabets Agenter i de større  
Havne-Provindsbyer.

Kjøb, Salg og Nybygning af Sejl og  
Dampskibe, Uddybningsmateriel og  
Transportpramme

besørges fordelagtigt af

Ingeniør Andr. Vang,  
Kjøbenhavn.

## Skibsdagbøger

(Normalpapir)

$\frac{1}{2}$  Aars &  $\frac{1}{4}$  Aars,  
til Forbrug og Forhandling  
billigst hos

S. Friedlænder.

14 Ved Stranden 14.



Telefon 1268.  
Telegr.-Adr. Nilsson 167.

## Carl Nilsson,

Amallegade 37,  
Kjøbenhavn K.

Lager af Olier og Maskin-Artikler.

Leverander  
til de fleste danske Damp-  
skibsselskaber.



## Aut. Forhyringsagenter,

Kjøbenhavn.

F. Jepsen, Toldbodgade 2.

W. H. Wulff, Toldbodg. 15.

## A. A. W. Petersen, 13 St. Anna Plads, Kjøbenhavn K. Telefon 3174.

Befragtning, Gods- og Pakketransport til alle Havne og Jernbanestationer i Verden. Omladning af Skibe. Modtagelse, Control og Aflevering af Ladninger. Spedition, Klarering. Inkasso, samt alle maritime og merkantile Commissioner.

## Dampskibsselskabet „Thingvalla“.

Kjøbenhavn—New York

anløbende Kristiania og Kristianssand.

Forandring forbeholdes.

Skibets Navn	Fra Kjøbenhavn	Fra Frederikshavn	Fra Christiania	Fra Christianssand	Fra New York
Hekla . . . . .					10. Marts
Thingvalla . . . . .	27. Februar		1. Marts	2. Marts	24. —
Island . . . . .					31. —
Amerika . . . . .	20. Marts		22. —	23. —	14. April
Norge . . . . .	27. —	28. Marts	29. —	30. —	21. —

Passagerer indskrives og Jernbanebilletter til alle Pladser i Nordamerika erholdes paa Selskabets Passagerafdeling, Larsens Plads

Gods og Pakker bedes anmeldt hos Ekspeditionen, Larsens Plads. Pakker modtages endvidere paa alle Postkontorer i Danmark.

# „Dansk Søfartstidende“

udgaar fra 1ste Januar i betydelig udvidet Skikkelse. Bladet bringer, som hidtil, Artikler om alle i Forbindelse med Skibsfarten og Fiskeriet staaende Forhold og følger alle Bevægelser paa Søfartens Omraade her hjemme og i Udlandet; det bringer ugentlige Beretninger om Fragtforholdene gennem Meddelelser fra London, Liverpool, Hamburg, New-York og Kjøbenhavn; det indeholder Søkortarkivets „Efterretninger for Søfarende“.

„Dansk Søfartstidende“ bringer fra 1ste Januar en ugentlig Oversigt over danske Skibes Bevægelser, støttet paa Meddelelser fra de fleste danske Damp- og Sejlskibs-Rederier; endvidere udførlige Meddelelser om Nybygninger, Havarier, Forlis. Det bringer en ugentlig Beretning om Forhyringsforholdene, maanedlige Meddelelser om Fiskeeksporten og Fiskehandelen, Oversigt over de meteorologiske Forhold m. m. m.

„Dansk Søfartstidende“, Organ for Søfarten og Fiskeriet, fremtræder fra 1ste Januar tillige som Efterretningsorgan for Skibsfarten og bringer gennem sine talrige Forbindelser i Ind- og Udland udførlige og paalidelige Meddelelser om alle Søfartsforhold.

Abonnement for Januar Kvartal 1894 à 1 Kr. 50 Øre foruden Postpenge, tegnes paa alle kgl. Postkontorer og Brevsamlingssteder, i alm. dansk Skibsførerforenings Kontor, St. Annæ Plads 13, K, fra 11—3, i Redaktionen, Holsteinsgade 9, Ø, og hos Fuldmægtig Westrup i det forenede Dampskibsselskabs Skibsinsektion.

Annoncer modtages sidstnævnte to Steder og i Triers Bogtrykkeri, Bredgade 32, K.

## C. F. Schlüter,

teknisk Maskin- og Skibshandel.

Grundlagt 1857.

Kjøbenhavn, 26, Peder Skramsgade, K.

Import og Export-Lager til en gros Priser af Maskin- og Cylinderolier og Alt til Sømaskiner henhørende.

## Dahlstrøm & Lohmann.

Maskinbyggeri og Kjeldsmedie.

Grundlagt 1866.

Telefon 1708 (Sømandshjemmet).

Kjøbenhavn C. Christianshavns Kanal 6.

Særlig bekvemt beliggende med Bolværk til Kanalen udfor Wilders Plads for Udførelsen af alle Arter af Skibsarbejde.

Reparation af Skibsmaskiner og Kjelder udføres hurtigt.

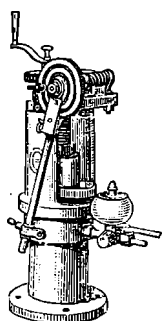
## Anders Rasmussen,

Skomager, Svendborg,

Specialist i vandtæt Fodtøj & Sæstøvler.

Flere Aars Erfaring og mange anbefalinger for leverede vandtætte Sæstøvler.

Alt Fodtøj kan leveres vandtæt.



Mollerups  
Originale Smøreapparater

med det nyt opfundne og i alle Industri-Lande patenterede

Wernerske Differential-Palhjul,

hvormed en mindst 7 Gange saa fin Regulering af Olie-Tilførslen som med et almindeligt Palhjul opnaas, faas udelukkende hos

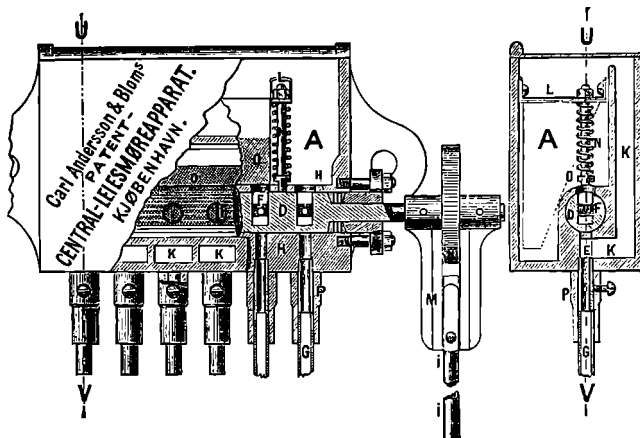
M. Clausen.

Telefon 1269. Kjøbenhavn K.  
Prospekter sendes gratis og franko.

D'Hrr. Maskinmestres Opmærksomhed henledes herved paa Firmaet

CARL ANDERSSON & BLOMS  
anerkjendte automatiske

„Central Lejesmøreapparat“.



I Løbet af 4 Aar afsat 3000 Apparater. Garanti 10 Aar.

## Cornelius Knudsens Etabl.,

37. Kjøbmagergade Kjøbenhavn.  
Patent Multiplicator, Kompasser,  
Sprit- og Baadskompasser,  
Patent Tidsglas. Saltmaalere.  
Sextanter og Oktanter.

Kaptein Rungs  
Universal-Bathometer.

Logge og Loddemaskiner.  
Dybhavsthermometre  
med Vendeapparat.

Barometre, Thermometre, Manometre.

Indicatorer. Tegnebestikker.  
Parallellinealer.

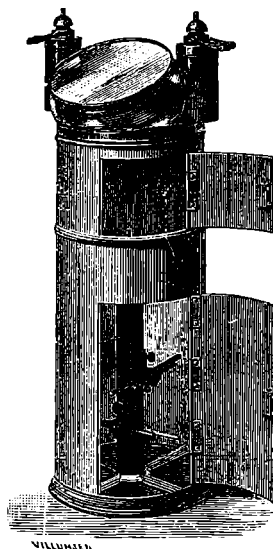
Marinekikkerter.

Complete Dykkerdragter

Premierløjtnant Clausens

Patent Universal Deflektor.

Reparationer udføres med Omhu.



## Maaneobservationer.

Af Premierløjtnant i Flaaden C. Clausen.

Da det vistnok er en temmelig almindelig Antagelse blandt vore Skibsførere og Styrmande, at der kræves særlige Kundskaber eller Forudsætninger for at kunne bruge Maanen ved de daglige Pladsbestemmelser til Søs, samt at de fornødne Tabeller ere besværligere at anvende og Beregningerne mere vanskelige og unøjagtige end for de øvrige Himmellegemers Vedkommende, skulle vi her i »Dansk Søfartstidende« paavise, at en saadan Opfattelse ikke er rigtig, og vi haabe derved at bidrage til, at vore Navigatorer fremtidig i langt større Udstrækning ville udnytte Maanens værdifulde Bistand til en sikker Sejlads.

Maaling af Maanehøjder foregaar paa sædvanlig Maade, idet den belyste Rand ved Sekstantens Hjælp bringes til at tangere Kimmingen. Man maa nøje passe, at Instrumentet under Maalingen svinges igennem sin lodrette Stilling. Er Maanen fuld eller saa nær derved, at Skiven synes hel cirkelrund, kan saavel Over- som Under- rand maales. Er Skiven seglformet og Maanens Stilling saaledes, at man vanskelig kan afgøre, hvilken Rand der er belyst, maales paa bedste Skøn Centrets Højde. Det samme gælder ganske almindeligt, naar den belyste Rand ikke tydelig ses paa Grund af Skyer.

Naar Skibet ikke er i alt for stærk Bevægelse, tilraades det at maale med enkelt eller dobbelt terrestrisk Kikkert (enhver Sekstant vil kunne indrettes til Paasættelse af Dobbeltkikkert, en Foranstaltning, der er meget at anbefale). I modsat Fald maales med Rør. Anvendelsen af den astronomiske Kikkert er unødvendig ved de daglige Pladsbestemmelser.

Ved ringe Sø vælges Øjets Højde, særlig om Natten, men ogsaa om Dagen under disede Forhold, saa lille som mulig, da Kimmingen derved rykker nærmere og altsaa bliver tydeligere. Er Søen derimod betydelig, maa Øjehøjden gøres saa stor, at Kimmingen ses fri oven over Bølgenes Toppe.

Rettelse af Maanehøjder. Efter at Indeksfejlen og Fejlen i Følge Certifikatet (enhver Sekstant bør nu til Dags være forsynet med Certifikat fra en nautisk Kontrolanstalt) ere anvendte paa den maalte Højde, findes ved Hjælp af den observerede Højde af Underranden samt Maanens Halvdiameter (udtaget af Almanakken til nærmeste Middag eller Midnat i Greenwich, hvorved den faas paa  $\frac{1}{10}$  Minuts Nøjagtighed) i nedenstaaende Tabel en Rettelse, som anvendt paa Maanens Underrands observerede Højde straks giver Centrets centrale Højde.

Er Overranden eller Centret maalt, trækkes først fra den observerede Højde henholdsvis Maanens hele eller halve Diameter.

For kort Tid siden er der fremkommet en lignende Tabel for Rettelse af Maanehøjden, udarbejdet af A. O. Tuxen og Aage V. Tuxen. Tanken deri er ikke fuldstændig ny, idet der allerede i Rapers: »The practice of navigation and nautical astronomy« fra 1840 findes en samlet Tabel over Refraktion og Højdeparallaks; men de to Forfattere have Fortjenesten af den yderligere Tilføjelse af Kimmingdaling og Halvdiameter.

Det forekommer os imidlertid, at deres Tabel er langt

omfangsrigere end nødvendigt for det praktiske Behov, da en saadan Tabel, som vist, ikke behøver at være større, end at den kan søjes ind paa to lige over for hinanden liggende Sider i de almindelig anvendte nautiske Tabeller.

Endvidere finde vi det ikke praktisk, at Rettelsen er beregnet til Horizontalparallaksen som Argument. Ved i Stedet for at benytte Halvdiameteren, der altid kan faas rigtig paa  $\frac{1}{10}$  Minut uden Interpolation, ved af Almanakken at udtage dens Værdi til nærmeste Middag eller Midnat i Greenwich, bliver en særlig Tabel for Maanens Overrands observerede Højde overflødig; thi er Overranden eller Centret maalt, fradrages blot henholdsvis Maanens Hel- eller Halvdiameter, og Tabellen for Rettelsen paa Underrandens Højde kan derefter anvendes.

Denne Fremgangsmaade foraarsager saa godt som ingen ekstra Ulejlighed, da Halvdiameteren jo alligevel skal kendes, og man undgaar derved at have to forskellige Tabeller, hvilke uden Tvivl kunne give Anledning til Fejltagelser.

Og endelig indse vi ikke Nyttens af, at Rettelsen er givet nøjagtigere end paa  $\frac{1}{2}$  Minut. I saa Fald er den nemlig rigtig mindst paa nærmeste  $\frac{1}{4}$  Minut, og det er alt, hvad der kræves.

Uden derfor i mindste Maade at ville berøve de to Forfattere Æren af deres gode Idé, have vi, for ogsaa at yde vort Bidrag til Fremme af god og sikker Navigering over Søen, beregnet ovenstaaende Højderrettelse-Tabel, hvortil er føjet en Interpolationstabel for Tiendedelminut i Halvdiameteren.

Da den af de to Forfattere ved Udarbejdelsen anvendte Øjehøjde af 25 Fod synes os meget for stor til Brug under almindelige Forhold, er vor Tabel beregnet til en Øjehøjde af kun 16 Fod (5 Meter); men den kan meget godt benyttes til begge Sider af denne Værdi, naar man for hver 4 Fod større Øjehøjde fradrager  $0',5$  og for hver 4 Fod mindre Øjehøjde tillægger  $0',5$ . Ved denne Fremgangsmaade er Tabellen med tilstrækkelig Nøjagtighed brugelig for Øjehøjder fra 6 til 30 Fod.

Nemtest vil det selvfølgelig være, naar Omstændighederne tillade det, at vælge en Øjehøjde mellem 14 og 18 Fod, hvorved en saadan Rettelse helt bortfalder.

Da vi anse det utilraadeligt at benytte en samlet Rettelse paa meget smaa Højder, efterdi Refraktionen i saa Tilfælde bør findes af særlige Tabeller og helst med Korrektion for Barometer- og Thermometerstand, er den ovenfor givne Tabel kun beregnet for Højder over  $5^{\circ}$ .

Brugen af Maanehøjder. I det følgende gaa vi ud fra, at Skibet er forsynet med et paalideligt Kronometer samt den engelske »Nautical almanac« eller en anden tilsvarende nautisk Almanak, hvilket nemlig er en nødvendig Betingelse for, at Maanen kan fuldt udnyttes under Navigeringen.

Enhver Højde af Maanen (saavel som af et hvilket som helst andet Himmellegame) kan altid tjene til at bestemme en Stedlinie for Skibet.

Til Bestemmelsen af Stedlinien findes to af dens Punkter ved med Breder valgte c. 10 Minutter til hver Side af den gissede Brede at beregne de tilsvarende Timevinkler,

### Rettelse at lægge til Maanens Underrands observerede Højde for at faa Maanens Centrums Centralhøjde. Tabellen er beregnet til en Øjehøjde af 16 Fod.

Af Overrandens eller Centrets obsv. Højde faaes Underrandens obsv. Højde ved at fradrage henholdsvis Maanens Diameter eller Halvdiameter.

Obs.Hd.	⊘ Halvdiameter.			Obs.Hd.	⊘ Halvdiameter			Obs.Hd.	⊘ Halvdiameter			Obs.Hd.	⊘ Halvdiameter			Obs.Hd.	⊘ Halvdiameter			Obs.Hd.	⊘ Halvdiameter			Obs.Hd.	⊘ Halvdiameter		
	⊘	14'	15'		16'	⊘	14'		15'	16'	⊘		14'	15'	16'		⊘	14'	15'		16'	⊘	14'		15'	16'	⊘
Gr. Min	Min.	Min.	Min.	Gr. Min	Min.	Min.	Min.	Gr. Min	Min.	Min.	Min.	Gr. Min.	Min.	Min.	Min.	Gr. Min.	Min.	Min.	Min.	Gr. Min.	Min.	Min.	Min.	Gr. Min.	Min.	Min.	Min.
5° 0'	51,0	56,0	61,0	20° 0'	55,0	60,0	65,0	40° 0'	47,5	52,0	56,5	50° 0'	42,0	45,5	49,0	60° 0'	35,0	38,0	41,0	70° 0'	27,0	29,5	32,0	80° 0'	19,0	20,5	22,0
30'	51,5	56,5	61,5	21° 0'	55,0	60,0	64,5	30'	47,5	51,5	56,0	30'	41,5	45,0	48,5	30'	34,5	37,5	40,5	30'	26,5	29,0	31,5	30'	18,5	20,0	21,5
6° 0'	52,0	57,0	62,0	22° 0'	54,5	59,5	64,5	41° 0'	47,5	51,5	55,5	51° 0'	41,5	45,0	48,5	61° 0'	34,0	37,0	40,0	71° 0'	26,0	28,5	31,0	81° 0'	18,0	19,5	21,0
30'	52,5	57,5	62,5	23° 0'	54,5	59,5	64,0	30'	47,0	51,0	55,0	30'	41,0	44,5	48,0	30'	34,0	37,0	39,5	30'	25,5	28,0	30,5	30'	17,5	19,0	20,5
7° 0'	53,0	58,0	63,0	24° 0'	54,5	59,0	63,5	42° 0'	47,0	51,0	55,0	52° 0'	40,5	44,0	47,5	62° 0'	33,5	36,5	39,0	72° 0'	25,5	27,5	30,0	82° 0'	17,0	18,5	20,0
30'	53,5	58,5	63,5	25° 0'	54,5	59,0	63,5	30'	46,5	50,5	54,5	30'	40,0	43,5	47,0	30'	33,0	36,0	38,5	30'	25,0	27,0	29,5	30'	16,5	18,0	19,5
8° 0'	54,0	59,0	64,0	26° 0'	54,0	58,5	63,0	43° 0'	46,0	50,0	54,0	53° 0'	40,0	43,5	47,0	63° 0'	32,5	35,5	38,5	73° 0'	25,0	27,0	29,0	83° 0'	16,0	17,5	19,0
30'	54,0	59,0	64,0	27° 0'	53,5	58,0	62,5	30'	46,0	50,0	54,0	30'	39,5	43,0	46,5	30'	32,0	35,0	38,0	30'	24,5	26,5	28,5	30'	15,5	17,0	18,5
9° 0'	54,5	59,5	64,5	28° 0'	53,5	57,5	62,5	44° 0'	45,5	49,5	53,5	54° 0'	39,0	42,5	46,0	64° 0'	31,5	34,5	37,5	74° 0'	24,0	26,0	28,0	84° 0'	15,0	16,5	18,0
30'	54,5	59,5	64,5	29° 0'	53,0	57,5	62,0	30'	45,0	49,0	53,0	30'	38,5	42,0	45,5	30'	31,5	34,0	37,0	30'	23,5	25,5	27,5	30'	14,5	16,0	17,5
10° 0'	55,0	60,0	65,0	30° 0'	52,5	57,0	61,5	45° 0'	45,0	49,0	53,0	55° 0'	38,5	42,0	45,0	65° 0'	31,5	34,0	36,5	75° 0'	23,0	25,0	27,0	85° 0'	14,0	15,5	17,0
30'	55,0	60,0	65,0	31° 0'	52,0	56,5	61,0	30'	44,5	48,5	52,5	30'	38,0	41,5	45,0	30'	31,0	33,5	36,0	30'	22,5	24,5	26,5	30'	13,5	15,0	16,5
11° 0'	55,5	60,5	65,5	32° 0'	51,5	56,0	60,5	46° 0'	44,0	48,0	52,0	56° 0'	38,0	41,0	44,5	66° 0'	30,5	33,0	35,5	76° 0'	22,5	24,0	26,0	86° 0'	13,0	14,5	16,0
30'	55,5	60,5	65,5	33° 0'	51,0	55,5	60,0	30'	44,0	48,0	52,0	30'	37,5	41,0	44,0	30'	30,0	32,5	35,0	30'	21,5	23,5	25,5	30'	12,5	14,0	15,5
12° 0'	55,5	60,5	65,5	33° 0'	51,0	55,5	60,0	30'	44,0	48,0	52,0	30'	37,5	41,0	44,0	30'	30,0	32,5	35,0	30'	21,5	23,5	25,5	30'	12,5	14,0	15,5
30'	55,5	60,5	65,5	34° 0'	50,5	55,0	59,5	47° 0'	43,5	47,5	51,5	57° 0'	37,5	40,5	43,5	67° 0'	29,5	32,0	34,5	77° 0'	21,0	23,0	25,0	87° 0'	12,5	14,0	15,5
13° 0'	55,5	60,5	65,5	33° 0'	51,0	55,5	60,0	30'	44,0	48,0	52,0	30'	37,5	41,0	44,0	30'	30,0	32,5	35,0	30'	21,5	23,5	25,5	30'	12,5	14,0	15,5
30'	55,5	60,5	65,5	35° 0'	50,0	54,5	59,0	30'	43,0	47,0	51,0	30'	37,0	40,0	43,0	30'	29,0	31,5	34,0	30'	20,5	22,5	24,5	30'	12,5	13,5	14,5
14° 0'	55,5	60,5	65,5	34° 0'	50,5	55,0	59,5	47° 0'	43,5	47,5	51,5	57° 0'	37,5	40,5	43,5	67° 0'	29,5	32,0	34,5	77° 0'	21,0	23,0	25,0	87° 0'	12,5	14,0	15,5
30'	55,5	60,5	65,5	36° 0'	49,5	54,0	58,5	48° 0'	43,0	47,0	50,5	58° 0'	36,5	39,5	42,5	68° 0'	28,5	31,0	33,5	78° 0'	20,0	22,0	24,0	88° 0'	12,0	13,0	14,0
15° 0'	55,5	60,5	65,5	35° 0'	50,0	54,5	59,0	30'	43,0	47,0	51,0	30'	37,0	40,0	43,0	30'	29,0	31,5	34,0	30'	20,5	22,5	24,5	30'	12,5	13,5	14,5
30'	55,5	60,5	65,5	36° 0'	49,5	54,0	58,5	48° 0'	43,0	47,0	50,5	58° 0'	36,5	39,5	42,5	68° 0'	28,5	31,0	33,5	78° 0'	20,0	22,0	24,0	88° 0'	12,0	13,0	14,0
16° 0'	55,5	60,5	65,5	36° 0'	49,5	54,0	58,5	48° 0'	43,0	47,0	50,5	58° 0'	36,5	39,5	42,5	68° 0'	28,5	31,0	33,5	78° 0'	20,0	22,0	24,0	88° 0'	12,0	13,0	14,0
30'	55,5	60,5	65,5	37° 0'	49,0	53,5	58,0	30'	43,0	46,5	50,0	30'	36,0	39,0	42,0	30'	28,0	30,5	33,0	30'	20,0	22,0	23,5	30'	11,5	12,5	13,5
17° 0'	55,5	60,5	65,5	37° 0'	49,0	53,5	58,0	30'	43,0	46,5	50,0	30'	36,0	39,0	42,0	30'	28,0	30,5	33,0	30'	20,0	22,0	23,5	30'	11,5	12,5	13,5
30'	55,5	60,5	65,5	38° 0'	48,5	53,0	57,5	49° 0'	43,0	46,5	50,0	59° 0'	36,0	39,0	42,0	69° 0'	28,0	30,5	33,0	79° 0'	19,5	21,5	23,0	89° 0'	11,0	12,0	13,0
18° 0'	55,0	60,0	65,0	38° 0'	48,5	53,0	57,5	49° 0'	43,0	46,5	50,0	59° 0'	36,0	39,0	42,0	69° 0'	28,0	30,5	33,0	79° 0'	19,5	21,5	23,0	89° 0'	11,0	12,0	13,0
30'	55,0	60,0	65,0	39° 0'	48,0	52,5	57,0	30'	42,5	46,0	49,5	30'	35,5	38,5	41,5	30'	27,5	30,0	32,5	30'	19,5	21,0	22,5	30'	10,5	11,5	12,5
19° 0'	55,0	60,0	65,0	39° 0'	48,0	52,5	57,0	30'	42,5	46,0	49,5	30'	35,5	38,5	41,5	30'	27,5	30,0	32,5	30'	19,5	21,0	22,5	30'	10,5	11,5	12,5
30'	55,0	60,0	65,0	40° 0'	47,5	52,0	56,5	50° 0'	42,0	45,5	49,0	60° 0'	35,0	38,0	41,0	70° 0'	27,0	29,5	32,0	80° 0'	19,0	20,5	22,0	90° 0'	10,0	11,0	12,0

For hver 4 Fod større (mindre) Øjehøjde fradrages (tillægges) Rettelsen 0,5 Minutter.

hvoraf der paa samme Maade som for Planeters og Fikstjerner Vedkommende faas to Middelklokkesletter. Forskellen mellem disse og Mkl. i Grw. efter Kronometret giver da Længderne, som svarer til de valgte Breder.

Under Beregningen af Timevinklerne er det tilstrækkeligt at have Kobrede, Polardistance og Zenithdistance udtrykte paa fuld Minut.

For at kunne udtage Maanens Rektascension og Deklination af Almanakken med tilbørlig Nøjagtighed, maa Mkl. i Grw. være rigtig paa nærmeste to Minutter, et Krav, som jo altid rigeligt maa kunne opfyldes af Kronometret, hvis det skal kunne benyttes til en god Længdebestemmelse.

Kun naar Maanen staar saa nær Meridianen, at Højden ved Hjælp af dertil indrettede Tabeller (f. Eks. over Timevinklens Kvadrat og Kulminationssekunderne) kan rettes til Meridianhøjde, vælges to Længder c. 30 Minutter til hver Side af den gissede Længde, og dernæst beregnes de tilsvarende Breder paa lignende Maade som for de andre Himmelleger.

Er Maanens Kulminationshøjde maalt, bestemmes Kulm. Mkl. ombord ved at fradrage eller tillægge det tilsvarende Kulm. Mkl. i Grw.  $1^m$  for hver  $71.2^o$ , Længdeforskellen er stor, henholdsvis Øst eller Vest for Grw. Meridian. Dernæst omsættes det fundne Kulm. Mkl. ombord til Mkl. i Grw., og Deklinationen udtages af Almanakken, hvorefter Fremgangsmaaden til Bredens Bestemmelse er den sædvanlige.

Da Maanens Deklination til sine Tider forandrer sig

meget stærkt, kan det hælde, at den største eller mindst Højde ikke faas, naar Himmelleget passerer Meridianen, men indtil 10 m. for eller efter dette Øjeblik, et Forhold, der ikke har nogen egentlig praktisk Betydning eller medfører nogen Forandring i Beregningsmaaden, naar Bredden er mindre end  $60^o$ , men som dog maa kendes af Observatoren, for at han kan være klar i rette Tid til Maaling af Højden.

Angaaende den i det tidligere nævnte Værk af A. O. Tuxen og Aage V. Tuxen givne: »Kort Anvisning til en let Udregning af nogle forskellige Observationer ved Maanen«, skulle vi til Slut bemærke, at den fremsatte Maade til Bestemmelse af en Stedlinie, nemlig ved et enkelt Punkt deraf og dens Retning fundet ved Hjælp af Azimuthen, ikke synes os saa praktisk, som den ovenfor beskrevne Maade, da Arbejdet er mindst ligesaa stort, og Kontrollen paa Regningen betydelig mindre, uden at der samtidig vindes nogetsomhelst i andre Henseender.

Og endelig tro vi, at Forfatterne helst burde have udeladt Anvisningen til at finde Længden ved en Højde af Maanen nær ret Øst eller Vest; thi for det Første er denne forældede Fremgangsmaades Resultat jo i Reglen ikke rigtigt, og for det Andet bør der sikkert af al Magt arbejdes hen til, at Benyttelsen af Stedlinier altid fuldt ud gennemføres ved Navigeringen.

**Anm.** Til Beregning af Bredden ved Maanens Kulminationshøjde kan den danske »Nautisk Almanak« benyttes, naar den deri givne Anvisning følges.

## Verdens Handelsflaader og Skibsbyggeriet i England i 1893.

Af to Omstændigheder ere Rederierne over hele Verden afhængige:

1<sup>o</sup> af Trafik-Udviklingen.

2<sup>o</sup> af Skibsbyggeriet i England.

Verdens-Trafiken tiltager vel i Almindelighed, dog ikke regelmæssig. Korn- samt Bomuldshøsten etc., i Forening med de store producerende Landes Handelspolitik, foraarsage saare mange Afvekslinger i Forlangendet om Skibsrum.

Det er vanskeligt at overse den hele Verdenstrafik, man vil imidlertid ikke gøre sig skyldig i nogen stor Fejltagelse, hvis man som Maalestok for den totale Skibsfart holder sig til Storbritanien, eftersom jo intet andet Land ejer en saa udbredt Fart som dette.

Det totale Tonstal af alle Skibe, der indkom eller forlod engelske Havne, er fra 1887—1889 tiltaget med 5,500,000 Tons, fra 1890—92 derimod kun med 1,500,000. Alene dette viser hen paa en langsommere Udvikling, imidlertid bliver Sagen endnu betænkeligere ved Bevidstheden om, at Forøgelsen for største Delen maa henføres under Kystfarten, hvortil der kun udføres faa Skibe.

Et enkelt Dampskib af 2000 Tons, der daglig farer fra Liverpool til Dublin eller omvendt, forhøjer det ovenangivne totale Tonstal med ikke mindre end 1,460,000 Tons. I Antallet i Henseende til Skibe, som indkom eller afgik i Handelsfart paa Udlandet, er der endog en Tilbagegang at iagttage, i 1891 androg det nemlig: 57,366,000 Tons, i 1892: 51,307,000 og i 1893: 56,561,000 Tons.

Naar man ser hen til dette formindskede Forlangende om Skibsrum, saa ligger det for Haanden, at det i endnu højere Grad maa have skadet Rederierne, at man i England vedblev at bygge nye Skibe, og da der i England alene

bygges flere Skibe end i alle de andre Lande tilsammen, saa er dette af dobbelt Betydning.

I de efterfølgende Talopgaver ere Orlogsskibene, Mudderpramme etc. etc ligeledes iberegnet; da det imidlertid kun kommer an paa at paavise den eventuelle Forøgelse eller Formindskning, udøver dette ingen Indflydelse. — De i England og i Irland byggede Skibe havde en total Indholdsstørrelse af:

i Aaret 1881 =	1,000,000 R. T.	i Aaret 1887 =	578,000 R. T.
» 1882 »	1,200,000 »	» 1888 »	903,000 »
» 1883 »	1,250,000 »	» 1889 »	1,332,000 »
» 1884 »	750,000 »	» 1890 »	1,262,000 »
» 1885 »	550,000 »	» 1891 »	1,272,000 »
» 1886 »	473,000 »	» 1892 »	128,000 »
		og » 1893 »	917,000 »

Disse Afvigelser eller Afvekslinger danne saavel Aarsagerne til som Følgerne af en Frem- eller Tilbagegang for Rederierne.

Af Orlogsskibe, der ere indbefattede i Opgaven over de nybyggede Skibe, var i 1892 Tonstallet 50,450

1893 » 31,650;

som Følge deraf andrager Formindskelsen af Handelskibe 344,000 Tons. Hertil maa endvidere tages i Betragtning, at i Aaret 1893 blev der henholdsvis bygget flere Damp- end Sejlskibe, en Omstændighed, hvorved Transport-Størrelsen af de i 1893 byggede Skibe viser sig at være mindre formindsket end Tonstallet giver Anledning til at formode.

For nogle Aar tilbage gave de høje Kulpriser, samt de forhøjede Hyrer for Mandskabet, mange Redere Anledning til Anvendelse af Sejlskibe; i 1887 var kun 9% af de byggede Skibe Sejlskibe, i 1891 derimod 25% og i 1892 22½%.

i 1893 beløb Antallet af Sejlskibe sig til  $14\frac{1}{2}\%$  af det hele Antal Nybyggede.

Man maa imidlertid tage i Betragtning, at der i de sidste Aar ere byggede mange store Dampskibe, som ene befordrer Passagerer, og følgelig qua Fragtskib saa godt som slet ikke komme i Betragtning, f. Ex. »Lucania« og »Campania«, der tilsammen maale 26,000 Tons.

Hvad Skibsbygningen i andre Lande angaar, saa androg denne ifølge Shipping Gazette i Aaret 1892:

for Tydskland . . . . .	71,300 Tons
» Frankrig . . . . .	26,800 —
» Norge . . . . .	32,000 —
» Amerika . . . . .	30,000 —
» Danmark . . . . .	12,000 —
» Nederlandene . . . . .	7,100 —
» Italien . . . . .	5,000 —
» Østerig . . . . .	5,000 —

Hele Verdens Handelsflaade tilsammen udviser nedensaaende Talstørrelser; imidlertid er derved at observere, at de ovenanførte Tal angive Brutto Reg. Ton, de efterfølgende derimod Netto.

	Dampskibe Tons	Sejlskibe Tons	tilsammen Tons
Medio 1881	4,880,553	13,911,915	18,792,473
— 1882	5,479,441	13,739,970	19,219,411
— 1883	6,037,164	13,647,877	19,685,041
— 1884	6,675,023	13,010,879	19,685,902
— 1885	6,719,101	12,867,375	19,586,476
— 1886	6,817,400	12,571,384	19,388,784
— 1887	6,954,610	12,174,016	19,128,626
— 1888	7,251,747	11,636,289	18,888,036
— 1889	7,748,046	11,081,197	18,829,243
— 1890	8,286,747	10,540,051	18,826,798
— 1891	8,872,394	10,217,909	19,090,303
— 1892	9,226,663	10,093,749	19,320,412
— 1893	9,674,314	9,829,063	19,703,877

Ovenangivne Talstørrelser fortjene en opmærksom Betragtning; allerførst se vi, at Tonstallet af Dampskibe uafbrudt er tiltaget, ja i de sidste 14 Aar akkurat fordoblet. Sejlskibene derimod have vedvarende formindsket sig og ere gaaede med  $\frac{1}{4}$  tilbage; medio 1883 androge disse nær tre Gange saa meget som Dampskibene, og er medio 1893 sunket til en lignende Tonsdrægtighed.

Imidlertid forandrer Sagen sig betydeligt, naar man tager i Betragtning, at en netto Dampskibston formaar at transportere tre Gange saa meget Gods som en Sejlskibston, og da man af de ovenanførte Talstørrelser muligen kunde slutte at Transport-Evnen kun er forandret ubetydeligt, saa viser det sig i Virkeligheden, at den uafbrudt er tiltagen; naar man f. Ex. multiplicerer Netto Dampskibstørrelsen med 3 og lader Sejlskibstonnagen uforandret, fremkommer følgende Resultat:

	Dampskibe	Sejlskibe	tilsammen
for 1881	14,641,674 T.	13,911,915 T.	28,553,589 T.
» 1893	29,024,442 »	9,829,063 »	38,853,505 »

Transport-Capaciteten er saaledes i Løbet af 12 Aar, hvad Verdens-Flaaden angaar, tiltaget med  $\frac{1}{3}$  — og saa stærkt er Trafiken langtfra gaet fremad.

Iblandt de forskjellige Flag staar som altid det engelske forrest i Rækken med 9,460,000 Tons. England ejer noget nær  $\frac{2}{3}$  af alle Dampskibene i hele Verden, nemlig 5,886,000 Tons, og ligeledes af Sejlskibe har det flere end nogen anden Nation, nemlig 3,574,000 Tons. Den Nederlandske Dampskibsflaade indtager den 8 Plads i Følgerækken med 207,000 Tons, Sejlskibene den 11te med 166,000 Tons.

## Makrelfiskeriet i Nordsøen.

»Norsk Fiskeritidende« bringer bl. a. følgende Oplysninger fra det amerikanske Marked om Fordringerne til Makrelens

Sortering m. m., indhentede af Fiskeriinspektør Westergaard under hans Rejse til Udstillingen i Chicago:

»Det var den enstemmige Udtalelse hos de Købmænd, jeg konfererede med her, at den norske Høstmakrel var »prima Vare, der altid vilde finde sine Købere paa de amerikanske Markeder.

»Paa Grund af det mislykkede Makrelfiskeri i Amerika »nu i en længere Aarrække, var Priserne komne op i en tidligere ukendt Højde; straks dette Fiskeri tog Opsving igen, maatte Prisen ned, men den norske Makrel vilde paa Grund af sin Størrelse og Kvalitet altid naa Markedets højeste Priser.

»Behandlingen var gennemgaaende anset for god og Pakning og Emballage tilfredsstillende; Sorteringen havde derimod været mindre god, hvilket ogsaa havde givet Anledning til endel Tvistigheder ved Modtagelsen.

»Detailisterne fordre at vide Antallet i Tønden, hvad de som Regel har faaet Opgave paa herfra, men de fordre ikke alene at vide Antallet i Tønden, de kræve ogsaa en jævn Størrelse. Flere Partier maatte omsorteres i Boston.

»Amerikanerne vil have Fisken saa hvid som muligt. »Det opnaas kun ved omhyggelig Vaskning, og ved at Fisken ligger en god Time i Vand, der ombyttes to à tre Gange. »Fint Trapanisalt er at foretrække for Liverpoolsalt, da det er renere. Der maa hverken ved første Saltning eller ved Omlægningen spares paa Salt, da denne fede Fisk meget let faar røde Pletter (rusty), hvilket straks reducerer Værdien betydeligt.«

Et dansk Rederi har endvidere meddelt os følgende om Resultatet af en samme tilhørende 40 Tons drægtig Skonnerts Deltagelse i Makrelfiskeriet i 1893:

Afsejling fra Danmark fandt Sted 28de Juli; Opfejningen til Hagesund varede 6 Dage Efter her at have erholdt Mandskab og Rekvisiter, var Skibet den 8de August paa Kanten af Fiskerbanken og havde straks god Fangst. Der fiskedes i 25 Dage med ialt 6 Mand Besætning 48 Tønder Makrel, der solgtes i Norge for 2150 Kroner.

Skibet var atter hjemme i Danmark 11te September. Føreren af nævnte Skib anser Hagesund som den fordelagtigste Plads at anløbe, og angiver som Grunde: billigere Mandskab, fordelagtigere Tønder og kortere Vej til Fiskerbanken; forresten udtaler han, at Fiskeriet formentlig i varme Somre burde begynde 25de Juli eller de første Dage i August. Disse Formodningers Berettigelse lader sig imidlertid ikke godt bedømme efter saa korte Erfaringer; det er ikke altid det billigste Mandskab, der er det fordelagtigste, ligesom Makrelens Forekomst tør antages at være vekslende. »Glaciære« fiskede i 1893 mellem  $\left\{ \begin{array}{l} 57^{\circ} 20' \text{ N. Br.} \\ 2^{\circ} 0' \text{ Ø. Lgd.} \end{array} \right\}$  og  $\left\{ \begin{array}{l} 57^{\circ} 56' \text{ N. Br.} \\ 3^{\circ} 20' \text{ Ø. Lgd.} \end{array} \right\}$ , altsaa nærmere Egersund.

## Det danske Redningsvæsens Virksomhed i Finansaaret 1892—93.

Fra Indenrigsministeriet er udgaaet den aarlige Beretning om det danske Redningsvæsens Virksomhed, af hvilken vi nedenfor meddele et Uddrag:

Den 31te Marts 1893 fandtes i Danmark 49 Redningsstationer, nemlig 32 Baad- og Raketstationer (30 i Jylland, 2 paa Bornholm) 2 Baadstationer (i Jylland) samt 15 Raketstationer (10 i Jylland, 4 paa Bornholm, 1 paa Møen); 2 af de jydske Raketstationer (Thyborøn og Thorsminde) ere desuden forsynede med Redningsbaad, men uden fast Mandskab til disse. Desuden fandtes i Jylland 8 Bistationer med Redningsbaad, der betjenes fra nærmeste Hovedstationer. — Fra Orlogsværftet er anskaffet 3 nye Redningsbaade med Transport-

vogne og andet Tilbehør, nemlig til Stationerne ved Thyborøn, Kandestoderne og Blokhús. — Telefonanlægene mellem de jyske Stationer er fortsat fra Hanstholm over Klitmøller og Nørre-Vorupør til Lyngby; Længden af Redningsvæsenets Telefonledninger er ca. 45 Mil, Anlægsomkostningerne have udgjort 66,470 Kr. Ved det jyske Redningsvæsen har man fremdedes anvendt Olie som Bølgedæmper. — I Aarets Løb er afholdt 234 Øvelser; intet Uheld er indtruffet, hverken under Redningsforsøgene eller ved Øvelserne. — Til Helsingør Havn er anskaffet et af Bøsemager H. G. Cordes i Bremerhaven opfundet Redningsapparat i Form af et Gevær, hvormed der udskydes et Projektil, der medfører en smækker Line; Apparatet er endnu ikke kommet til Anvendelse. — Under 14de September 1892 er oprettet en »Understøttelseskasse for det ved Redningsvæsenet ansatte Personale«, af hvilken det faste Personale kan faa Understøttelse, naar den Paagældendes Afskedigelse alene skyldes Alder eller Svagelighed eller anden ham utilregnelig Aarsag og han ikke har faaet Fattigunderstøttelse. Af Kassen er uddelt i Understøttelse 4058 Kr. 30 Ørc. »Kronprins Frederiks Fond« tilskyder aarlig til Kassen 2000 Kr., foreløbig i 5 Aar, Staten 3000 Kr. aarlig. — »Af Kronprinds Frederiks Fond« og forskellige Legater er udredet Understøttelser til Enker og Børn efter Mænd i det jyske Redningsvæsenes Tjeneste og til afskedigede Mænd. Af Hr. Emile Robin, Vicepræsident for »la Société centrale de Sauvetage de naufragés«, af Paris er skænket Redningsvæsenet 17,400 Kr. til et Legat for efterladte Døtre af Mænd, henhørende til de danske Redningsbaades Besætning; Legatet staaer under Indenrigsministeriets Beskyttelse; det har uddelt 910 Kr. til Døtre efter Mænd under det jyske Redningsvæsen.

Fra 1ste April 1892 til 31te Marts 1893 strandede 71 Skibe paa Danmarks Kyster. Af disse forliste totalt 24, 47 kom senere af Grund. Af de strandede Skibe vare 31 danske, 11 svenske, 10 norske, 8 engelske, 4 russiske, 4 tyske, 2 franske og 1 nordamerikansk. Fra 39 Skibe reddedes Besætningerne ved egen Hjælp, fra 15 ved privat Assistance, fra 3 dels ved egen Hjælp, dels ved Redningsapparaterne, og fra 10 ved Redningsapparaterne alene. 2 Skibe vare uden Besætning. — Ved de indtrufne Strandinger er, saa vidt det har kunnet oplyses, reddet 639 Personer, nemlig 370 ved egen Hjælp, 68 ved privat Assistance, 21 ved egen Hjælp og privat Assistance, 180 ved Redningsapparaterne; af sidst nævnte ere 120 hjergede ved Redningsbaadene, 60 ved Raketapparaterne. — Redningsapparaterne have været satte i Bevægelse i Anledning af 36 indtrufne eller befrygtede Strandinger; i 23 Tilfælde reddedes skibbrudne ved Hjælp af Redningsmandskaberne.

Den foreliggende Aarsberetning ledsages af et Kort, der angiver Redningsstationernes Beliggenhed, Telefonledninger og Statstelegraf- og Telefonlinierne langs Kysterne. Kortet fremtræder i en, i Sammenligning med tidligere Beretninger betydelig forbedret Skikkelse, idet det ved hver Station er angivet, om der ved denne findes Redningsbaad, Raketapparat eller begge Dele samt om den er forsynet med Mandskab.

## Maskinmestrenes Subordination.

Vi gengive nedenfor i Uddrag en Artikel med ovenstaaende Overskrift efter »Nautical Magazine«, der synes os at have Interesse, skønt den gennemgaaende ikke passer paa danske Forhold.

Lige siden Damp blev den bevægende Kraft for Skibene, har Spørgsmaalet om den Mands Stilling, som Maskinerne ere anbetroede, forarsaget en hel Del Vanskeligheder. Saavel i den kgl. Marine som i Koffardimarinene har Spørgsmaalet længe været afgjort officielt, af Marineministeriet for den førstes og af Arbejdsgivernes for den sidstes Vedkommende. Men Maskinmestrene have aldrig kunnet forsøge sig med den vedtagne Betragtning af deres Pligter og Ansvar. Vi tro næppe, at der

er nogen, som vil dadle dem derfor. Det vidner om Levedygtighed, naar man vedblivende ser Medlemmerne af et Fag kræve mere Anerkendelse og en højere Stilling. Det viser at Medlemmerne selv anerkende deres Stillings Ansvar og ønske at udføre deres Pligter paa en fagmæssig og hæderlig Maade. Vi ville ønske, at Skibsførere og Styrmand blot viste haly saa megen Iver for deres Interesser, som Maskinmestrene vise for deres. Naar Skibsførernes Stilling ikke er tilfredsstillende, saa er de imidlertid selv Skyld deri. De har som Stand betragtet ikke fulgt med Tiden, og de har sat hele deres Tillid til deres Arbejdsgivere med det naturlige Resultat, at de nu staa adspaltede og uenige, lidende under alle de Onder, som Konkurrencen medfører. Advarede heraf have Maskinmestrene taget Sagen i deres egen Haand. Enhver, som kender lidt til Maskinmestrene i den kgl. Marine og i Koffardimarinene, ved, at der i de senere Aar har været en ulnende Utilfredshed tilstede iblandt dem. I de sidste tre Aar er der imidlertid i begge Tjenester foretaget Skridt for at faa deres Interesser varetagne. Maskinmestrene have i Korthed fulgt det Eksempel, som er givet af Medlemmer af Armeen, Flaaden, Kirken, og andre Stænders — det vil sige de have etableret, hvad der sikkert vil vise sig at være Kærnen af en meget indflydelsesrig Fagforening. Den Stilling, som Medlemmer af de ovennævnte Samfundsklasser indtage, skyldes udelukkende deres Fagforeninger\*), og det er netop fordi disse Foreninger have en saa mægtig Indflydelse paa deres Medlemmer, at Publikum bliver saa godt betjent. Der bliver ofte talt en hel Del om det Tyrani, som udøves mod Medlemmerne af en obskur Fagforening, men lad en Sagfører eller Læge blive beskyldt for ikke at følge den Praksis, som har vundet Hævd, og man vil da straks se Foreningen tage Sagen for og enten frikende eller straffe den Anklagede. Vi kunne derfor kun gratulere vore Venner Maskinmestrene, naar de have gjort Skridt for at faa deres Stands Interesser varetagne.

Forfatteren omtaler derefter et Foredrag, holdt af Mr. Fish i »the Institute of Marine Engineers« og udtaler, at saavel det som den paafølgende Diskussion viser, at der er megen Misfornejelse tilstede blandt Maskinmestrene med Hensyn til det nuværende régime. Sagen, vedbliver Forfatteren, kan ses fra to Sider. Vi have først Sømanden, der paastaar at Skibets Førelse maa ledes af en Sømand, og da Udførelsen af de forskellige Manøvrer kræver Lydighed og Villighed hos enhver ombordværende, saa maa saavel Føreren som Officererne være Sømand. For Selskibenes Vedkommende er dette Argument fuldstændig rigtigt. Dernæst har vi Maskinmesteren, som siger, at han leverer den bevægende Kraft, og i store Dampere desuden Kraften eller Midlerne til Belysning, Kogning ect. lige ned til Haarbørstning, ja selv til Skibets Styling. Han siger med Rette, at hele Skibet, ja hele den kommercielle Entreprise er afhængig af Maskinerne og derfor af Maskinmestrene. Han kræver derfor, som vi har sagt, en uafhængig Stilling. Det er imidlertid nødvendigt at erindre, at Skibsføreren har to Pligter at udføre. Han fører Skibet, og han er dets Hoved eller Kaptajn. I mange Skibe ere hans Pligter udelukkende administrative; han er Kaptajn, og der er andre, som navigere Skibet.\*\*\*) Nu indrømmes det af enhver, at et Skib kun kan have en Kaptajn, thi hvis han maa dele sin Autoritet med nogen, eller hvis nogen kan nægte at udføre hans Ordre, saa ophører han at være Kaptajn eller Fører. Begge disse Ord betegne logisk en individuel Kontrol. Hvis der gives Maskinmesteren en uafhængig Stilling, selv om det kun er partielt, saa ophører Føreren at udøve en Førers Funktioner, og Skibet bliver ført af et Udvalg af to Medlemmer. Men naar Maskinmesteren kræver en uafhængig Stilling, hvorfor saa ikke ligesaa vel Doktoren og Forvalteren. Tjenesten vilde imidlertid være umulig, hvis to eller tre Chefer havde uafhængige Stillinger og kom i Strid med hverandre, som de sikkert vilde komme, med Hensyn til vigtige Spørgsmaals Afgørelse. Dette vilde sikkert blive Tilfældet, hvis der blev givet

\*) Vi tro dog nok saa meget deres Opdragelse og Uddannelse.

\*\*) Saadanne Forhold kendes ikke hos os.



Maskinmesteren en uafhængig Stilling med Hensyn til Maskinrummet og dets Mandskab. Det er muligt at et Skib kan føres af et Udvalg, men vi skulde dog ikke ønske at være ombord i det.

Efter vor Mening er det imidlertid ikke mere nødvendigt at Kaptajnen paa en Nutids-Damper skal være Sømand, end at han skal være Maskinmester. Man maa vælge imellem disse to, og for vort Vedkommende er det os ligegyldigt, hvem af dem, der er Kaptajn, naar han blot, for at bruge Carlyle's Ord, er en »canning« Mand, det vil sige en Mand, som baade forstaar sit Arbejde og kan faa andre til at gøre deres. Men han maa fuldtud være Kaptajn og uvægerligt adlydes. Man kan ikke sige, at Maskinmesteren er mere nødvendig end Navigatøren eller omvendt, thi det er klart, at ingen af dem kan undværes. De er lige nødvendige og derfor skal ogsaa deres Stilling være ens. Resultatet af Vane, Tradition, Økonomi o. s. v. er imidlertid blevet, at Rederne og Loven have betroet den højeste Stilling ombord til Navigatøren, som nu er Skibets Hoved. (sic.) Det er en fuldstændig Misforstaaelse, naar Maskinmestrene betragte Skibsføreren som en Sømand, der er stillet over dem, eller naar de deraf slutte, at deres Fag betragtes som mindre vigtigt end Navigatørens. Skibsføreren Forhold til Maskinmestrene er af en hel anden Art, idet han nemlig ligeover for dem staar som Rederens Repræsentant. Det er Skibsføreren Pligt, ikke som Sømand eller Navigatør, men som sin Reders tro Tjener, at paase, at Maskinmestrene gøre deres Pligt ligesaa vel som ethvert andet

Medlem af Mandskabet. En Kontorist kunde maaske gøre dette ligesaa godt som en Navigatør, men, som vi sagde, Loven og Traditionen have nu engang betroet denne Pligt til Sømanden, og det kan ikke fragaas, at Skibsførerne som Stand betragtet have gjort god Tjeneste. Der er af Loven givet disse Mænd en meget udstrakt Myndighed, ikke fordi de ere Sømand eller Navigatører, men fordi det er nødvendigt i ethvert Samfund at have en Repræsentant for Loven. Maskinmesteren bliver ikke betragtet som en saadan Repræsentant, og endskønt han og Skibsførerne udgaa fra de samme Samfundslag og staa paa samme Trin med Hensyn til Opdragelse, saa er det ikke desto mindre fuldstændig i sin Orden, at Skibsførerne indtage en højere Stilling, ikke fordi de ere Sømand og Navigatører, men fordi de repræsenterer Rederne og Loven. For at se, hvorledes Rederne betragte Skibsføreren og 1ste Maskinmesters indbyrdes Stilling, behøve vi blot at referere til »Shipping Federation«, der stiller 1ste Maskinmester, 1ste Officer, Doktor og Forvalter lige. I Tilfælde af Dødsfald bliver der for hver af de første udbetalt 75 Pund Sterling, for Skibsføreren derimod 100, hvilket tydeligt beviser at Skibsføreren betragtes som indtagende en langt mere betydningsfuld Stilling end 1ste Maskinmester. Af disse Grunde er det fuldstændig absurd, naar Maskinmestrene betragte det som krenkende for deres Værdighed, at de skulde søge Assistance hos Skibsføreren for at opretholde Diciplin.

(Sluttet).

## Sø- og Handelsretsdomme. \*)

S. S.  $\frac{1892}{93}$  Dom afsagt 20. December 1893.

En herværende Vinhandler havde 120 Piber Vin liggende i Oporto. Efter en Del Frem- og Tilbage-Telegraferen mellem Vinhandleren og dels det Firma, hos hvem Vinen laa, dels et Skibsmæglerfirma i Oporto, sendte Vinhandleren d. 10. Januar 1893 følgende Telegram til sidstnævnte Firma: »if Planet (o: en tysk Damper, som Mæglerfirmaet havde tilbudt) bound for Copenhagen, I accept freight.« I Henhold hertil oprettede Mæglerfirmaet samme Dag som Vinhandlerens Befuldmægtigede Certeparti med »Planets« Skipper, Fragt: £ 100. Imidlertid sendte Vinhandleren d. 11. Januar et Telegram til det Firma, hos hvem Vinen laa om, saaledes som det tidligere havde været paa Tale, at afskibe Vinen med et af det Forenede Dampskibsselskabs Skibe, hvilket ogsaa skete.

Som Følge heraf anlagde »Planets« Skipper nærværende Sag mod Vinhandleren, der selvfølgelig dømtes til at betale den vedtagne Fragt £ 100 = 1815 Kr. samt Omkostningerne ved Protest og Telegrammer: 74 Kr. 88 Øre, idet Retten ikke gav ham Medhold i at der burde fradrages £ 60, som Skipperen skulde have kunnet indvinde i anden Fragt, eftersom det ikke var godtgjort, at han kunde have faaet eller endog havde været pligtig at modtage den anden Fragt. Heller ikke fradroges som af Indstævnte forlangt de Omkostninger, som skulle være blevne sparede ved, at »Planet« ikke gik hertil, da der ikke var forelagt Retten de fornødne Oplysninger til at træffe Bestemmelse i saa Henseende. Derimod fandtes Indstævnte ikke at burde tilpligtes at betale de af Skipperen yderligere forlangte £ 40 for 2 Overliggedage, da det allerede flere Dage før disses Indtræden maatte være tilstrækkeligt klart ogsaa for Skipperen, at Indstævnte ikke vilde levere ham nogen Last, og han saaledes ikke havde tilstrækkelig Foje til at vente de 2 Overliggedage for mulig at faa anden Last fra Indstævnte jvf. Sølovens § 129 sammenholdt med § 126 Sagens Omkostninger ophævedes.

\*) I denne Rubrik optages Referat af samtlige de af Sø- og Handelsretten i dens Egenskab af Søret afsagte Domme.

S. S.  $\frac{877}{93}$  Dom afsagt 3. Januar 1894.

En i Newcastle den 7. November 1889 sammen med Skibets Matros romt Letmatros, idømt 2 × 5 Dages Vand og Brød samt Sagens Omkostninger i Henhold til Lov 23 Februar 1866 § 13 jvf. § 17, sammenholdt med Sølovens § 298.

S. S.  $\frac{34}{93}$  Dom afsagt 3. Januar 1894.

En paa Rejse til Island i Christianssand den 2. Januar 1891 romt Sømand, der paa den Tid, han rømte, havde 40 Kr. Hyre til gode, og som til Grund for sin Rømning angav, ikke at blive godt behandlet af Skibets Fører, uden dog at kunne bevise dette, idømt 3 Ugers simpel Fængsel samt Sagens Omkostninger i Henhold til Lov 23. Februar 1866 § 12 jvf. § 17 sammenholdt med Sølovens § 298.

S. S.  $\frac{1894}{94}$  Dom afsagt den 3. Januar 1894.

En Matros for Ulydighed og Uforsømmethed mod Kaptajnen, idømt 2 × 5 Dages Vand og Brød samt Sagens Omkostninger efter Sølovens § 303 1ste Stykke og § 308 jvf. § 102.

S. S.  $\frac{44}{93}$  Dom afsagt den 17 Januar 1894.

Damperen »J. P. Dillberg«, der med Ladning ansloges til en Værdi af c. 175,000 Kr., sad den 11. Januar ifjor fast i Isen ud for Kastrup. Den sendte næste Morgen Anmodning om at faa »Bryderen« ud at hjælpe sig, hvilken Anmodning imidlertid afsloges. Derimod sejlede den Svitzerske Damper »Kattegat« ud og tilbød Hjælp. Da Kaptajnerne ikke kunde enes om Betalingen, vedtoges det at overlade til Rederierne selv at enes om denne, hvorefter »Kattegat« hjalp »Dillberg« løs, og gik tilbage til Byen, fulgt af Dillberg, gennem den Rende, som førstnævnte havde brudt paa Udvejen.

Delte gav Anledning til nærværende Sag, under hvilken Svitzers Bjergningsentreprise fordrerede 10,000 Kr., eller et ved Rettens Skøn fastsat, passende Beløb, medens Dillbergs Rederi fordrerede sig helt frifundet, subsidiært frifundet mod at betale et ved Rettens Skøn fastsat Beløb, dog ikke over 1000 Kr.

Indstævntes Paastand om fuldstændig Frifindelse støttedes paa, at efter Aftalen mellem Kaptajnerne kunde der ikke tilkomme »Kattegat« højere Betaling end den »Dillberg« fandt passende, hvorfor Spørgsmaalet om Betalingens Størrelse slet ikke kunde indbringes for Retten. Denne ejendommelige Paastand blev selvfølgelig ikke accepteret af Retten, hvorimod denne under Hensyn til den hele Situation, Dillbergs Værdi, Udgifterne og Risikoen ved at holde en Virksomhed som Kattegats i Gang etc. fastsatte Vederlaget til 6000 Kr. og derhos paalagde Indstævnte at udrede 300 Kr. i Sagsomkostninger.

E. T.

## Generalforsamlinger.

Kjøbenhavns Skipperforening holdt i Lørdags Aftes sin aarlige Generalforsamling under Kaptajn Benedictsens Ledelse. Formanden, Kaptajn H. F. Harboe, meddelte Aarsberetningen. Skipperforeningen ejede den 31te December 1893 394,999 Kr. Til Foreningen er henlagt Legater til Beløb 240,600 Kr. I det forløbne Aar havde Foreningen udredet i Understøttelse af Fattigkassen samt Ligbærer- og Søbrudnepenge et samlet Beløb af 4125 Kr. Medlemstallet var 129 eller 6 færre end f. A. Friholigernes Antal var 49, for moderat Leje vare 3 Lejligheder udlejede til Foreningsmedlemmer. Den Hjælp, som i Form af Friholig eller Afslag paa Leje ydedes de Vedkommende, kunde ansættes til en samlet aarlig Sum af 10,000 Kr. I Huslejegodtgørelser var der derhos ydet 500 Kr.

I Aarets Løb havde Foreningen efter afdøde Kaptajn Baagøe og Hustru modtaget et Legat paa 20,000 Kr for Skipperdøtre, som have fyldt 45 Aar.

Regnskabet godkendtes enstemmig. Til Repræsentanter genvalgtes Kaptajnerne C. Eberth, J. Strandgaard, H. F. Nielsen og C. A. Bonde.

Skipperforeningens Enkekasse holdt samme Aften sin aarlige Generalforsamling. Formanden, Kaptajn H. F. Harboe, meddelte Aarsberetningen og gav en Oversigt over Regnskabet. Medlemstallet var 71. Der er ialt skænket Kassen Gaver til et Beløb af 2810 Kr. og testamenteret den et Beløb af 2600 Kr. Aarets Indtægt og Udgift balancerer med et Beløb af 3560 Kr. [Formuen] udgør 62,392 Kr. Til 2 Enker af den ældre Kasse er der uddelt 70 Kr. til hver; 77 Enker have af den yngre Kasse ved hver af de to Aarsterminer erholdt 20 Kr.

## Fra Sø og Land.

Vi henlede Opmærksomheden paa den paa Bladets Forside indrykkede Annonce fra Dampskibsselskabet »Thingvalla« og paa, at man fremtidig paa samme Sted vil finde angivet Afgangstiderne for Selskabets Skibe fra Kjøbenhavn og New-York i Henhold til de af Selskabet udsendte Fartplaner.

Det Helsingørske Dampskibsselskab giver efter Forlydende 2 pCt.

Dansk Fiskeriforening har grundlagt et Fond, »Dansk Fiskeriforenings Hjælpefond for forulykkede Fiskere og deres Efterladte«. Bestyrelsen har haft den Glæde til dette Øjemed at modtage forekkelige Gaver, ialt noget over 1000 Kr. foruden flere Tilsagn om aarlige Bidrag; dog er det en Selvfølge, at Fonden, der skal gælde for hele Riget, først træder i Virksomhed, naar det har opnaaet en betydeligere Størrelse. Bidrag til Fonden modtages af Dansk Fiskeriforenings Kasserer, Grosserer Chr. H. Munck, Vestergade 18.

Til et Fiskeriselskab i Sønderbo er den 28de Februar indkøbt Fiskesmakken »Signal« af Esbjerg for Kr. 5,700. Foruden Trawl er Smakken udrustet med Snurrevaadredskaber

Belønningsmedaillen i Sølv er bleven uddelt til 6 Fiskere i Ferring og 5 i Harbøre for udvist Konduite ved den store Ulykke i Efteraaret.

Aktie-Udbytte. Dampskibsselskabet Aktiv i Randers giver i Udbytte for det forløbne Aar: for Dampskibet Aktiv 4 pCt. og for Dampskibet Ask 2½ pCt.

Flensborg-Egernsund Dampskibsselskab giver 6 pCt. i Udbytte for sidste Aar.

Den af os i et tidligere Nummer omtalte elektrisk belyste Redningsbøje, med hvilken en Prøve for kort Tid siden fandt Sted i Kiel, beskrives nærmere saaledes. Prøven fandt Sted ved at den udkastedes fra Skibet, der løb en Fart af 16 Sømile. Straks derefter forsvandt den ca. 10—15 Sekunder i det stærke Kølvan, hvorpaa den pludselig kom tilsynes paa Vandoverfladen med brændende Lampe. Paa Tilbageturen ved Skibets Vending, blev Bøjen taget ombord, hvilket kun varede 3 à 4 Minutter. Man mener at Apparatet, anbragt i større Antal paa Skibe, vil være et udmærket Belysningsmiddel i Kollisions- og Strandingstilfælde

## Havarier, Forlis m. m.

I Følge Meddelelse fra Konstantinopel er Dampskibet »Penarth«, der var paa Rejse fra Odessa til Kjøbenhavn, brækket over midtskibs og gaaet tabt tilligemed Ladningen. Alle ombord ere frelste. Penarth var 3100 Tons drægtig, var bygget i 1893 i West-Hartlepool og tilhørte Firmaet Morcl i Cardiff.

Fra Saigon telegraferes til Lloyd, at Damper Saigon, tilhørende »Messageries maritimes«, er strandet ved Pulo-ganshir og sandsynligvis gaaet fuldstændigt under. Passagerer og Mandskab landsatte. En Damper afgaaet til Hjælp. (R. B.)

Paa Toreholmen ved Frederiksstad er fundet en Pult, indeholdende Skibspapirer fra Skonnert »Anna Dorthea« af Marstal, endvidere danske og norske Mynter og 3 Lst. i Guld.

Dampskibet »Carl O. Kjellberg«, Andersen, af Kjøbenhavn, er ankommen til Antwerpen efter en haard Rejse, under hvilken Kommandobroen og Rorhuset ødelagdes, ligesom det fik anden Skade. (Norges Sjøfartstidende).

Grundstødning. Skonnerten »Magnet« af Thurø, som i Stormvejr strandede ved Landskrona, er i Dag efter flere forgæves Forsøg taget af Grund af Svitzerdamperen »Drogden«. Skonnerten grundstødte ved Højvande og stod langt oppe i Havstokken.

Skonnert Eleonore af Esbjerg menes forulykket, da de ikke i lang Tid er hørt fra den.

## Skibsefterretninger.

### Dampskibe.

#### Det forenede Dampskibsselskab.

Alexander III, Rabe, afgik 26. Febr. fra Odessa, bestemt til Kbn. og Østersøen. — A. N. Hansen, Thidemann, ankom 18. Febr. til Bordeaux, bestemt til Kbhvn. og Østersøen. — Antwerpen, Caroc, afgik 27. Febr. fra Sebastopol, bestemt til

Odessa. — Baron Stjernblad, Michelsen, afgik 27. Febr. fra Newcastle, bestemt til Italien. — Castor, Kruse ankom 26. Febr. til Algier, bestemt til Tunis, Piræus, Levanten og Sortehavet. — Chr. Broberg, Gøtsche, afgik 26. Februar fra Messina, bestemt til Oran, Kbhvn. og Østersøen. — Dagmar, Hansen, ankom 23. Febr. til Danzig, bestemt til Marseille og Spanien. — Douro, Brabrand, afgik 26. Febr. fra Oporto, bestemt til Lissabon. — Georgios I., Rohde, ankom 25. Febr. til Algier, bestemt til Tunis, Piræus, Konstantinopel og Odessa. — J. C. Jacobsen, Bech, ankom 27. Febr. til Denia, bestemt til Malaga, Cadix, Bordeaux, Kbhvn. og Østersøen. — Kiew, Rasmussen, afgik 25. Febr. fra Kbhvn., bestemt til Bordeaux. — Kursk, Staal, ankom 19. Febr. til Bordeaux, bestemt til La Rochelle, Kbhvn. og Østersøen. — Leopold II, Jespersen, ankom 23. Febr. til Reval, bestemt til Kbhvn., Levanten og Sortehavet. — L. P. Holmblad, Ingerslev, afgik 24. Febr. fra Castletown, Moss, Christiania og Kbhvn. — O. B. Suhr, Koch, ankom 25. Febr. til Sunderland, bestemt til Marseille og Spanien. — Omsk, Kihl, ankom 28. Febr. til Kbhvn. — Tejo, Fenger, ankom 26. Febr. til Danzig, bestemt til Kbhvn. og Bordeaux. — Thyra, Garde, afgik 25. Febr. fra Havre til Kjøbenhavn. — Tomsk, Petersen, ankom 21. Febr. til Rotterdam, bestemt til Antwerpen, Tunis, Piræus, Levanten og Sortehavet. — Vesuv, Gæde, ankom 25. Febr. til Huelva, bestemt til Barcelona, Genou, Livorno, Neapel og Bari. — Botnia, Holm, afgik 28. Febr. fra Kbhvn., bestemt til Hango.

Constantin, J. V. Fenger, ankom 24. Febr. til Kbhvn. — Esbern Snare, S. C. Holm, afgik 28. Febr. fra Newcastle, bestemt til Frederikshavn. — Esbjerg, C. Bentzen, afgik 28. Febr. fra Leith, bestemt til Odense. — Georg, J. Nielsen, ankom 26. Febr. til Newcastle. — Knuthenborg, C. S. Hansen, afgik 1. Marts fra Odense, bestemt til Newcastle via Frhavn. — Kronen, P. Petersen, afgik 28. Febr. fra Svendborg, bestemt til Newcastle via Horsens og Aalborg. — Storebelt, A. Güllich, afgik 27. Febr. fra Newcastle, bestemt til Aalborg. — Union, C. N. Bloch, afgik 28. Febr. fra Aarhus, bestemt til Leith via Odense og Aalborg. — Eos, Mattsson, ankom 26. Febr. til Grimsby.

Anglo Dane, Th Petersen, ankom til Libau 26. Febr. bestemt til Kbhvn. og Antwerpen. — Axelhuus, B. J. Goll, afgik 28. Febr. fra Stettin bestemt til Kbhvn. og V. Norge. — Bergenhuus, Jørgensen, ankom 23. Febr. til Libau bestemt til Hamburg. — Charkow, C. Fischer, afgik 27. Februar fra Kbhvn. bestemt til Hull. — Christian IX, P. Møllerup, ankom 26. Febr. til Kbhvn. bestemt til London. — Christianssund, E. C. F. Jensen, ankom 28. Febr. til Kbhvn. bestemt til Christiania. — Frederik, J. Harboe, ankom 27. Febr. til Hull bestemt til Kbhvn. og Königsberg. — Jolantha, S. Hansen, ankom 26. Febr. til Pillau, bestemt til Hamburg. — Kasan, H. Thomsen, afgik 27. Febr. fra London, bestemt til Kbhvn. og Königsberg. — Laura, P. Christiansen, ankom 18. Febr. fra Island. — Libau, H. V. Andersen, ankom 26. Febr. til Esbjerg, bestemt til Hamburg. — Minsk, H. Olsen, ankom 24. Febr. til Hamburg, bestemt til Danzig. — Louise, E. Brabrand, afgik 28. Februar fra Kbhvn., bestemt til Pillau. — Morsø, Th. Lind, afgik 25. Febr. fra Kbhvn., bestemt til Hull. — Moskov, J. Petersen, afgik 27. Febr. fra Kbhvn., bestemt til Antwerpen. — Nishnij Novgorod, J. Harder, afgik 27. Febr. fra Kbhvn., bestemt til Antwerpen. — Nordjylland, P. Jensen, ankom 27. Febr. til Kbhvn., bestemt til Danzig. — Odin, J. Frisenette, ankom 26. Febr. til Kbhvn., bestemt til Hamburg. — Perm, H. Christensen, ankom 27. Febr. til Libau, bestemt til Kbhvn. og London. — Pregel, Egidiusen, afgik 27. Febr. fra Kbhvn., bestemt til Libau. — Romny, Joh. Andersen, afgik 28. Febr. fra Hull, bestemt til Kbhvn. og Libau. — Thyra, A. Garde, afgik 25. Febr. fra Havre, bestemt til Kbhvn. — Tula, P. Paaske, ankom 23. Febr. til Danzig, bestemt til Kbhvn. og Hamburg. — Valdemar, F. Sørensen, ankom 28. Febr. til Kbhvn., bestemt til Libau. — Vendsyssel, H. P. Sørensen, ankom 26. Febr. til London, bestemt til Libau. — Olga, A. Norden, ankom 27. Febr. til Hamburg, bestemt til Königsberg. — Nidaros, C. Nielsen, ankom 26. Febr. til Trondhjem, bestemt til Kbhvn. — Aarhus, J. Thøgersen, afgik 28. Febr. fra Kbhvn., bestemt til Stettin. — Limfjorden, Niedersøe, afgik 28. Febr. fra Stettin, bestemt til Kbhvn. og Gøteborg. — Viking, E. Jørgensen, ankom 24. Febr. til Malmø fra Manchester og Kbhvn.

### Dannebrog.

Amalienborg, Olsen, ankom til Reval 26. Febr., laster til Rotterdam. — Christiansborg, Ewaldsen, afgik fra Grimsby 27. Febr., laster til Reval. — Fredensborg, van Deurs, ankom til Sunderland 22. Febr., laster til Hjemstedet. — Frederiksborg, Hartmann, ankom til Ghent 23. Febr., skal derfra til Grimsby for at laste til Reval. — Rosenborg, Schultz, ankom til Reval 27. Febr., laster til Dunkerque.

### Carl, Skjold, Gorm.

Dan, Kræmer, afgik fra Blyth 18. Febr., ankom til Libau 23. Febr. — Danmark, Heintzelmann, afgik fra Kbhvn. 28. Febr., til Libau. — Frode, Christensen, afgik fra Cardiff 12. Febr., ankom til Port Said 28. Febr. — Gorm, Jørgensen, afgik fra Cardiff 8. Febr., ankom til Alexandria 24. Febr. — Knud, Jørgensen, afgik fra Blyth 15. Febr., ankom til Libau 23. Febr. — Magnus, Aaris, afgik fra London 23. Febr., ankom til Blyth 25. Febr. — Olaf, Rissø, afgik fra London 27. Febr., til Burntisland. — Skjold, Jensen, afgik fra Blyth 28. Febr., til Libau. — Svend, Schmidt, afgik fra Blyth 27. Febr., til Pillau. — Volmer, Jørgensen, afgik fra Libau 24. Febr., til London.

### Kjøbenhavn.

Carl Heckscher, Petersen, afgik fra London 23. Febr., ankom til Sunderland 25. Febr., afgik 27. Febr. til Kbhvn. — Hafnia, Neergaard, ankom til Riga 28. Febr. — Jylland, Starck, ankom til Boness 22. Febr., afgik 24. Febr., ankom 27. Febr. til Kbhvn. — Russia, Rasmussen, afgik fra Reval 26. Febr. til London. — Sjælland, Hansen, ankom til Ghent 26. Febr.

### Nordsøen.

England, Hansen, afgik fra Grangemouth til Kbhvn. — Holland, Jensen, ankom til Nantes 26. Febr., bestemt til Grangemouth. — Rusland, Schmidt, ankom til Cartagena 26. Febr., bestemt til Valencia. — Skotland, Albrechtsen, ankom til Warkworth 27. Febr. — Swarland, Pii, afgik fra Holtenau 28. Febr. til Libau. — Tydskland, Svendsen, afgik fra Kjøge 28. Febr. til Libau.

### Thingvalla.

Hekla, Laub, afgik fra Christianssand 16. Febr. til New York. — Norge, Knudsen, afgik fra New-York 28. Febr. til Kbhvn. — Thingvalla, Berentzen afgik fra Kbhvn. 27. Febr. til New-York.

### Det Store Nordiske Telegrafelskab.

H. C. Ørsted, Ørsted, er paa Kabelreparation i Nord søen. — Store Nordiske, Petersen, ligger i Shanghai.

### Det Helsingørske Dampskibsselskab.

Dana, Larsen, afgik fra Kbhvn. 27. Febr. til Libau. — Kronborg, Krohn, afgik fra Reval 28. Febr. til London.

### J. Lauritzen, Esbjerg.

Nerma, Degn, afgik fra S. Alloa 21. Febr., ankom til Middlesbro 22. Febr., afgik 24., ankom 26. til Esbjerg, afgik 28. til London. — Nordsøen, Meinertz, afgik fra Boness 21. Febr., ankom til Esbjerg 23. Febr., afgik 25., ankom til London 28., afgik s. D. til Boness.

### Sejlskibe.

#### M. J. Ipsen, Rønne.

Camtoos, Pedersen, ankom til Memel fra Rønne 22. Febr.

#### Fanø, Nordby.

Aarhus, Gram, grundstøtte paa Smiths Rock ved Indsejlingen til Brisbane d. 24. Febr. og sank. Mandskabet reddet. Skibet staar opret. — Cingolese, Thomsen, ankom til Plymouth fra Rosario 24. Febr. — Claus, Clausen, afgik fra Ora Calega til Havre. — Elisabeth, Hansen, ankom til Rosario fra Finheliba 27. Febr. — Fanø, Mortensen, ankom til Barbados fra Ceara 6. Febr. — Helene, Sørensen, ankom til Wilmington fra Hamburg 21. Febr. — Nanna, Warrer, ankom til Montevideo fra Rio Janeiro 20. Febr. — Solid, Jørgensen, passerede Equador 23. Jan. fra Cajo til Hamburg. — Venus, Holm, ankom til Sydney fra Santos 23. Febr. — Villy, Carl ankom til Antwerpen fra Laguna 24. Febr. — Wilhelmine Oldefar, ankom til Bluff Harbour fra Rio Janeiro 24. Febr.

#### Fanø, Sønderho.

Eliza, Thomsen, afgik fra Monte Christi 17. Februar til Libau. — Fides, Sørensen, lastet i Hamburg, bestemt til Santos. — Martha, Nissen, afgik fra Port Natal 10. Februar til Pernambuco. — Phønix, Øhlen, afgik fra Capentown 25. Januar, ankom til Port Elizabeth 10. Februar. — Vennerne, Aarre afgik fra Bahia 25. Januar til Victoria.

#### Svendborg.

Fylla, Fuak, afgik fra Odessa 24. Februar til Skien, ankom til Brevig 26. Februar.

## Fragtberetninger.

D'Hrr. **Funch, Edye & Co., New-York**, meddele under den 16. Februar:

Der har i indeværende Uge været vedholdende stærkt Begær efter Dampere for Sukkerladninger fra Cuba-Havnene. Prompte Baade have af den Grund været i Stand til at opnaa en Bedring i Raterne. For senere disponible Baade har der derimod aldeles ingen Efterspørgsel været. En alvorlig Nedgang i vore Hvede-Priser har ikke været uden Betydning for Damper-Fragterne, og medens der just ikke kan noteres nogen betydelig Fremgang, udviser Raterne dog i det hele taget en fastere Tendens.

For hele Ladninger er der vedvarende kun sparsomt Begær, men formedelst ringe Tilbud af Tonnage, synes disse Fragter ogsaa at være opadgaende, da Rederne i flere Tilfælde have været i Stand til at opnaa bedre Rater.

Vi have ingen Forandring at meddele i vort Sejlskibs-Markedes Tilstand; kun faa Skibe ere ankomne, men Begæret vedbliver at være ringe. Medens det for et enkelt Skib er lykkedes at opnaa en forhøjet Rate, er der i det hele taget ingen Bedring i de sidst noterede Rater.

Der er betalt følgende Rater:

### For Korn.

New-York til Lissabon 3;3 à 3;4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> d., Oporto 3/  
New Orleans til U. K. eller Continentet 13/6 d., Øresund 14/9.  
Newport News til Hamborg 31<sup>1</sup>/<sub>2</sub> d.  
Norfolk eller Newport News U. K. eller Continentet 3/.

### Bomuld

Galveston til U. K. eller Continentet 41/. Hamborg 42;6 d.

### Petroleum.

New-York til Røde Havs Havne og Bombay 18 cents.  
New-York til Japan en Havn 17<sup>1</sup>/<sub>2</sub> cents, to Havne 19 cents.

D'Hrr. **Holm & Wonsild**, Kjøbenhavn og Lübeck, meddele os den 28. Febr.:

Fragtmarkedet er i den sidste Uge ikke undergaaet nogen væsentlig Forandring; Omsætningen har nærmest været lidt

mindre, navnlig har dette været Tilfældet fra Libau, af hvilken Grund nogle Baade ogsaa ere fragtede meget billigt derfra til Danmark enrouge.

Libau noterer for Dampere:

1 3 à 1/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> d. Østkyst London, 1/6 à 1/9 Kontinentet, 1/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> d. Engl. Kanal, 1/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Bristolkanalen, alt pr. 320 lbs. Havre 400/550 Tons Oliekager Kings-Lynn eller Ipswich 10/— pr. Tons Option Engl. Kanal 12/— Bristolkanalen 13/6 d. til Danmark 14/15 M. pr. 2000 Kilos Rugbasis.

Køningsberg melder flovt Marked nærmest paa Grund af de vanskelige Isforhold. Afskibningerne fra Pillau til Danmark har betinget 17/18 M. pr. 2500 Kilos Rugbasis.

Danzig melder ligeledes flovt Marked med ringere Omsætning, der noteres fremdeles 6/. London 7,6 Grenoch 8/. Liverpool pr. Tons Sukker; 15 francs pr. 2000 Kilos Melasse til Dünkirk, til Danmark 50/55 Pf. pr. 50 Kilos Klid 6<sup>1</sup>/<sub>2</sub> à 7 Mark pr. Tons Oliekager

Kulfragterne paa Østkysten af Storbritanien fremdeles lave, smaa Dampere betinge 5/ à 5;3 d. pr. Tons, større Dampere kun 4/— à 4/9 d. pr. Tons til Danmark.

Sejlskibstrafiken er uden Betydning i Øjeblikket; Afskibningerne fra Danmark ere ganske opløste og fra Sverig forekommer kun en ganske enkelt Afskibning af Korn. Fra Østersøen er Afskibningerne endnu ikke igang.

Uddrag af Fairplays Fragtberetning d. 23. Februar.

Sortehavs-Markedet har vedblivende holdt sig flovt og Antallet af stedfundne Befragtninger er ringe. Middelhavs-Markedet har derimod været meget livligt. I Særdeleshed har Erts-Befragterne benyttet sig af den for Tiden herskende Stilstand i Sortehavs Forretningerne. Amerika Markedet holder sig fast, specielt for Kornfragternes Vedkommende, og et temmeligt betydeligt Antal Befragtninger have fundet Sted i den forløbne Uge.

Odessa Raterne til L. H. A. R. for Februar og Marts-Lastning ere 10/9. 11/ og samme Rater noteres for April-lastning. Rederne maa imidlertid være forberedte paa, at Baadene komme til at vente 14 Dage, inden de kunne faa Kajplads. Fra Nicolajeff er Begæret efter Tonnage i Øjeblikket kun ringe. Ganske uventet indtraadte her i Slutningen af sidste Uge meget haardt Vejr; Telegrammerne meddelte i Mandags, at Havnen er tillukket, hvilket er uheldigt for en del Redere, som have befragtet deres prompte Baade fra

## Efterretninger for Søfarende.

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

### Østersøen, Sundet og Lille Belt.

**Sverig.** Stockholms Skjærgaard. *Botöskär* Fyr vedbliver for Fremtiden at brænde.

**Tydskland.** Dievenow. **Pommern.** Lanterneerne paa Tønderne Nr. 3, 7, 9 og 12 i *Falkenberg-Enge* udhænges foreløbig ikke.

**Fyrskibet „Palmerort“ udlagt.** Fyrskibet »Palmerort« er igen udlagt paa Station, og Ledefyrene paa *Øen Ruden* ere igen tændte.

**Kieler-Fjord.** Fyrbaaken paa *Kilseberg* er omblæst. Fyret er midlertidigt slukket.

### Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Tydskland.** Fyrskibet »Eider« er drevet fra Station. Det skal snarest mulig igen udlægges.

**Holland.** Fyrskibet »*Terschellingerbank*« har været drevet fra sin Station. Det laa, set fra *Vlieland* Fyr, to Streger Ø. for Stationen. Fyret har ikke været slukket.

Fyrskibet »*Terschellingerbank*« har været inddraget, men er igen udlagt.

**Zuiderzee.** En Pram er sunken i 11 Fod Vand c. 6 Kml. N. 20° V. fra *Hardervijk*. En Mast er over Vandet.

Vraget er afmærket med en Vragtønde og med et Vragfyrskib. 52° 26' 40" N. Br. 5° 33' 34" Ø. Lgd.

Et Vrag ligger sunket i 11 Fod Vand c. 1<sup>3</sup>/<sub>3</sub> Kml. Ø. t. N. fra *Marken* Fyr. Det er afmærket med en Vragtønde og om Natten belyst. 52° 28' N. Br. 5° 10' 41" Ø. Lgd.

I *Wierbalg* er *Middelplaat*, mellem Stumptønde Nr. 2 og 3, tiltagen SØ. efter, saa at en Spids af Grunden med 5 Fod Vand strækker sig ud i Farvandet. En Vager skal udlægges ved Spidsen. For at holde det dybeste Vand, maa man ved Prikkerne Nr. 2 og 3 holde tæt til V. og S.-Kant af Farvandet.

**Dybden ved IJmuiden.** Den mindste Dybde udenfor og i *IJmuiden* Havn har en kort Tid været 19 Fod, men er nu

22<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Fod, hvilket er Udgangspunkt for Vandstands-Signalerne.

**Hoek van Holland.** Den 14de Februar 1894 ere de to nye, røde Ledefyr ved *Hoek van Holland* tændte. Linien, Fyrene overet, gaar c. 2 Kbl. S. om Fyrskibet »*Maas*«, ved hvilket Forfyret dog ikke kan ses. Samtidig ere de to røde og de to grønne Ledefyr slukkede.

**Krammer, Volkerak og Hellegat.** I *Krammer, Volkerak* og *Hellegat* skal der om kort Tid udlægges flere Lystønder.

Det er Hensigten at lade disse Lystønder ligge ude ogsaa om Vinteren, naar der er Isgang, hvorfor de muligvis kunne drive fra Station.

Meddelelser fra Søfarende om disse Tønder bedes sendte til Lodsvæsenet i *Rotterdam* eller til Tøndelæggerne i *Bruinisse* eller *Noordschans*. Tønderne sortere under Marine-Departementet.

**Everingen.** **Schelde** Farvandet i den NV.-lige Del af *Everingen* er upaalideligt for store Skibe. Afmærkningen skal derfor inddrages

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

**Englands S.-Kyst.** **Sandgate.** Vraget af »*Benvenue*«, der laa sunket S. for *Sandgate*, er optaget Vragtønden er inddragen.

### Nordlige Atlanterhav.

**Portugal.** **Tejo.** Fyret paa *Kap Raso* lyser fra S. 43° Ø. gennem S., V. og N. til N. 11° Ø.

Det røde, faste Fyr paa *Cascaes* lyser fra N. 71° Ø., gennem Ø. og S. til S. 51° V.

**Forende Stater i Nord-Amerika.** **Eggemoggin reach.** **Maine.** I *Eggemoggin reach* ere følgende Tønder udlagte:

*Green island ledge* sort Spirtønde Nr. 1 i 23 Fod Vand, fra *Crow island* N.-Side i S. 61° Ø. og fra *Green island* S.-Side i N. 68° Ø.

*Chattos island ledge* rød Spirtønde Nr. 2 i 17 Fod Vand, ved Indløbet til *Center harbor*, fra *Torry castle* Baake i N. 47° Ø. og fra V.-Pynten af *Chattos island* overet med NV.-Pynten af *High head* i N. 48° V.

**Portland harbor.** **Maine.** I *Portland harbor* ere følgende Forandringer i Afmærkningen foretagne:

En sort og hvid lodret stribet Tøndevager er som Midt-farvandstønde udlagt ud for *Spring point* for at afmærke Bøj-

denne Plads. Vi høre dog nu, at 1 eller 2 Baade med Vanskelighed ere indkomne til Nicolajeff, hvilket synes at tyde paa, at Havnens Tillukning i den første Del af Ugen har været forarsaget ved en øjeblikkelig Sammendryngelse af Drivis.

I Donau Floden er Vejret atter slaaet om. Telegrammerne meddelte sidste Mandag, at den nederste Del af Floden er tilfrossen og Sejladsen som Følge deraf stoppet. Markedet er overordentlig flovt; den højst opnaelige Rate til L. H. A. R. er 13/6 d. for Lastning i Slutningen af Marts og April.

Ertsfragterne fra Middelhavet ere noget lavere over det hele. Højst opnaelige Rate fra Ergasteria og Seriphos til U. K. er 9/ à 9/3 d. Vi notere at S. S. »Beatrice« 3000 Tons er sluttet fra Seriphos til Glasgow til 9/6 d., men vi formode, at Clyde-Afgifterne for Lasten er for Rederiets Regning, og i saa Fald er Frægten meget tarvelig.

Kornfragterne fra de nordlige Havne i de forenede Stater holde sig faste paa 3/3 C. F. O. Basis Marts-Lastning. Fra New Orleans er der temmelig god Efterspørgsel for Tonnage til 3/6 Corb. f. O. Phosphate Raterne fra Florida holde sig vedblivende faste paa 18,6 d. à 19/ til U. K. eller Kontinentet.

Fra Nordsiden af Cuba er der godt Begær for Tonnage til New-York, Philadelphia, Baltimore eller Boston til 11, 12 og 13 cents pr. 100 lbs. Sukker i Sække.

Fra Pernambuco og / eller Maceio er der stærk Efterspørgsel efter Tonnage for Sukker til de nordlige Havne i de forenede Stater. Der betales 17,6 d. à 18' samt 1/3 d. extra for Anløbning af Hampton Red f. O.

Det forekommer os, at Brasilie-Farten er forbunden med endel Risiko paa Grund af de nuværende Forviklinger, og hvad Garanti have Rederne for, at deres Baade i det hele taget ville faa Last? Bortset herfra, er det desuden ogsaa mulig, at den gule Feber kan udbryde, med samme ødelæggende Resultat, som der nu meldes fra Rio de Janeiro.

River Plata-Markedet holder sig vedblivende flaut paa 24/ for Baade paa ca. 3000 Tons Ladeevne for Marts-Lastning. For Kvæg betales £ 3 pr. Hoved til U. K. og Continentet.

Kulfragterne fra Wales til Buenos Ayres eller Boca ere fastere. Der betales 10,3 à 10/6.

Bombay-Markedet er meget fast, og siden vor sidste Meddelelse er der gjort store Forretninger. Der betales: for prompt Lastning 23 / 1.—15. Marts, 22 6 à 23 d. 15.—31. Marts, 21/6 d. à 22/ April, 20/6 à 21/ Maj 20. /

Fra Madras Kysten er der forholdsvis god Efterspørgsel efter Tonnage til Marseille.

Bunnah-Noteringerne for Riis holde sig paa 30 sh. v. c. — Calcutta Markedet er fastere. For prompt Lastning noteres: London 27/6 pr. Ton d. w. 32/6 pr. Hørfør; Dundee og Hamborg 32/6 Liverpool og Marseille 37.6. Der er stærkt Begær efter Tonnage for Kul fra Calcutta til Bombay til 6 à 6 1/2 Rupees pr. Ton. Den øvrige Kystfart er ligeledes bedre. Fra den persiske Bugt kunne prompt Baade sluttet til London til 29/ à 30/ efter d. w. Beregning.

D'Hrr. N. Johansen & Dahl, Liverpool, meddele os under 24. Februar:

Udfragterne vare i forløbne Uge flove i alle Retninger. Fra River Plate var Markedet fastere, ligesaa fra Vestkysten Syd Amerika og Californien. Fra New-Zeeland og Syd Australien var Begæret efter Tonnage bedre, hvilket forarsagede en fastere Stemning i disse Fragter. — Kun faa Afslutninger fandt Sted fra Ostindien, og som Følge af rigeligt Tilbud af Tonnage fra Calcutta ere disse Fragter flovere. — Sortehavsfragterne ere uforandrede, hvilket ogsaa maa siges at være Tilfældet fra Donau og Sulina Distriktet.

For Dampskibe er sluttet fra Cardiff til Bordeaux 6 francs, Algiers 7 1/4 francs, Capre Verdes 6/9, Las Palmas 6/4 1/2, Malta 6/., Constantinopel 6/—, Port Said 5/9. Fra New-castle til Kjøbenhavn 4,3, Malmø 4/3, Stettin 4 6, Neufahrwasser 4/3, Nicolaieff til U. K. Cont. 12/6, Bergen eller Kjøbenhavn 13/6, Rotterdam 12'—, Azoff til Østersøen 16/6, Odessa til U. K.-Cont. 11/—, Poti 11 9 à 12/6, Eubora til Garston, Ertz à 13/—, Huelva til Stettin 9 6, Bilbao til Stockton 5/7 1/2, Rotterdam 5 9, Newport 4 1 1/2, Newport, News. til Rotterdam 3'—, Fernandina til Stettin 21/—, Hamburg 17/6, New-Orleans til Kanalen for Ordre 13/ , Øresund 14/3. Bombay til Antwerpen 20 6, Calcutta til Dundee 32/6 for Jute, Kurra-ches 20/6 à 21/—, Rungoon til River Plate 37 6 pr. Netto Register Ton.

For Sejlskibe er sluttet fra Glasgow til Buenos-Ayres à 10', Barbados 10 —, Demerara 12'—, Ardrossan til Demerara 11'— à 11/6, Hull til Boca 10/9, Cardiff til Monte Video 10/3, Iquique 10/—, San Francisco 11/—, Frederikstad til Melbourne 35'—

Melbourne til London 931 Reg-Tons £ 2000. Syd-Australien til U. K.-Cont. 30/—, Calcutta 25/—, Rungoon til Rio Janeiro 32/6 à 33/—, San Francisco 26/3, ingen Reduktion. Vestkysten Syd-Amerika 27/6, Option Fiume 30/ , Newcastle N. S. W. til San Diego 15/6, Valparaiso 13 6, San Francisco 13/6.

ningen i Løbet. Den ligger i 29 Fod Vand, fra Fyret paa Portland Bølgebryder i N. 37° Ø., 1,200 Alen.

Der er god Ankerplads mellem denne Tønde og Fort Gorges.

En sort Spirtønde Nr. 3 er udlagt 3/4 Kbl. NØ. for Spring point ledge. Grunden falder tør ved halv Tid, og der er intet Løb mellem Tønden og Grunden.

Tønden ligger i 23 Fod Vand, fra Fyret paa Portland Bølgebryder i S. 71° Ø. og fra Fort Preble Flagstang i N. 35° Ø., 840 Alen.

Den sorte Spirtønde Nr. 3 ved Vraget i den øvre Havn, har nu Nr. 5.

**Nantucket shoals. Massachusetts.** Damperen »Gloucester« har den 22de Januar 1894 stødt, med 17 Fods Dybgaaende, 300 Alen SV. fra Klokketønden i Pollock rip slue, i det Ø-lige Indløb til Nantucket sound.

**Connecticut.** Den 15de Februar 1894 foretages følgende Forandringer i Afmærkningen i New London harbor:

Spirtønden ved Sarah ledge ombyttes med en rød og sort vandret stribet Klokketønde, som ligger i 14 1/2 Fod Vand.

Spirtønden ved Southwest ledge ombyttes med en rød og sort vandret stribet Spidstønde, som ligger i 14 1/2 Fod Vand.

### Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**Italien. Porto-Maurizio.** Ved Indløbet til Porto-Maurizio ligge de to Tønder 1 Kbl. henholdsvis N. og N. 25° V. fra Fyret paa Yderenden af S.-Molen i 22 og 20 Fod Vand.

Tønden i Havnen ligger ud for Havnekontoret, 1 1/4 Kbl. N. 79° V. fra Fyret paa N.-Molen.

**Sardinien. Kap Ceraso.** Paa Grunden ud for Kap Ceraso er imidlertid i 3 Fod Vand anbragt en Stang med Fløj, paa-malet Capo Ceraso, 16 Fod over Vandet. 40° 55' 15" N. Br. 9° 39' 7" Ø. Igd.

### Karantænebestemmelser m. m.

**Norge.** — Forbudet mod Indførsel af brugt Linned, brugte Klædningsstykker og Sengeklæder, Vat og Klude fra Finland, Tydskland, Frankrig, Holland, Belgien, Ungarn, Galicien og Bukovina er ophævet.

**Sverig.** — Bosnien og Herzegovina ere erklærede for kolerafri. Den belgiske Provins Liege er erklæret for kolerasmittet.

**Belgien.** — Der forlanges ikke Sundhedspas for Skibe, som ankomme direkte fra England, Holland, Danmark, Norge og Sverig.

**Spanien.** — Skibe fra Saloniki og 85 Kml. Omkreds gives fri Praktika. Saint Trond og Charleroi i Belgien og 85 Kml. Omkreds betragtes som kolerasmittede.

**Tyrkiet.** — Skibe fra Tripolis underkastes Sundhedsobservation.

**Malta.** — Karantænen er ophævet overfor Tyrkiet paa Strekningen fra den græske Grænse til Sittel Bahr ved Indløbet til Dardanellerne. Skibe fra Vilajetet Tripolis underkastes 5 Dages Karantæne.

#### ABONNEMENTSPRISEN

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

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

#### AVERTISSEMENTSPRIS:

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

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER FREDAG.

Nr. 24.

Kjøbenhavn, Fredag den 9. Marts 1894.

1. Aarg.

INDHOLD: Vort Konsulatvæsen, af Skibsmægler Ulrik Holm. — Sø- og Handelsretsdomme. — Højesteretsdom. — En Skibsfører om Esbjerg Havn. — Søulykker i Januar 1894. — Københavns Fisketilførsel og Fiskeudførsel i Januar 1894. — Nord-Englands Skibredereforening. — Manchester-Kanalen. — Maskinmestrenes Subordination. — Fra Sø og Land. — Havarier og Forlis. — Skibsefterretninger. — Fragtberetninger. — Efterretninger for Søfarende.

## AXEL E. AAMODT,

18, Kongens Nytorv 18.

Grundlagt 1857. Telefon 106.

De af Søkaartarkivet udgivne nye Skibs- og Maskin-Dagbøger anbefales.

## Cacaopulver

af god Kvalitet kjøbes billigere end i Ulandet paa

Brødr. Tychsens

Fabrikslager

ved Chr. C. Tychsens

Lille Kannikestræde 3, København K.

Sendes frit til danske Havne.

Fra Aktiebolaget Bofors & Gullspång i Sverrig leverer jeg paa Bestilling større og mindre Gjenstande i

## støbt Staal, saasom:

Skibstævne, Skibsskruer, Roerrammer,

Stempler, Krumtappe, Ambolte,

Tandhjul, Ankere, etc. etc

Støbt Staal fra Bofors-Gullspång er smeddeligt samt i Styrke og Sejghed fuldt jævnførligt med det bedste smeddede Staal af tilsvarende Haardhedsgrad

Kjøbenhavn.

Jørgen Jensens Efterfigr.

## Skibsdagbøger

(Normalpapir)

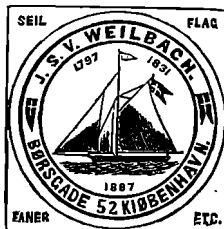
1/1 Aars & 1/2 Aars,

til Forbrug og Forhandling

billigst hos

S. Friedlænder.

14 Ved Stranden 14.



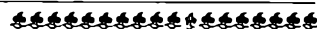
isolerung (Kieselguhr, Filt m. m.) paa Kjedler, Dampvrer m. m.

## J. Chr. Petersens Papirhandel,

Store Kirkestræde 1.

Grundet 1845. Telefon 213.

Statspakpapir, bedste Omslagspapir til Arkivpakker og Chartequer.



Telefon 1268. Telegr.-Adr. Nilsson 167.

## Carl Nilsson,

Amallegade 37,

Kjøbenhavn K.

Lager af Olier og Maskin-Artikler.

Leverander

til de fleste danske Dampskibsselskaber.



## Helsingborgs Varfs Aktiebolag

(Helsingborg, Sverige)

utför nybyggnader, reparationer och bottenmåling af jern- och träfartyg; för ständigt lager af allt härtill hörande.

Torrdocka 290 x 50 x 15 fot. Hamnens djup 22 fot.

Under byggnad och till salu en tremast-stålskonert 250 Reg. tons, lastar 500 tons D. W. på 11 fots djupgående.

Telegrafadress: Varfsbolaget.

A. A. W. Petersen, 13 St. Anna Plads, København K. Telefon 3174.

Befragtning, Gods- og Pakkefragt til alle Havne og Jernbanestationer i Verden. Omladning af Skibe. Modtagelse, Control og Aflevering af Ladninger, Spedition, Klarering, Inkasso, samt alle maritime og merkantile Commissioner.

## Dampskibsselskabet „Thingvalla“.

Kjøbenhavn—New York  
anløbende Kristiania og Kristianssand.

Forandring forbeholdes.

Skibets Navn	Fra København	Fra Frederikshavn	Fra Christiania	Fra Christianssand	Fra New York
Hekla . . . . .					10. Marts
Thingvalla . . . . .					24. —
Island . . . . .					31. —
Amerika . . . . .	20. Marts		22. Marts	23. Marts	14. April
Norge . . . . .	27. —	28. Marts	29. —	30. —	21. —

Passagerer indskrives og Jernbanebilletter til alle Pladser i Nordamerika erholdes paa Selskabets Passagerafdeling, Larsens Plads  
Gods og Pakker bedes anmeldt hos Ekspeditionen, Larsens Plads. Pakker modtages endvidere paa alle Postkontorer i Danmark.

# „Dansk Søfartstidende“

udgaar fra 1ste Januar i betydelig udvidet Skikkelse. Bladet bringer, som hidtil, Artikler om alle i Forbindelse med Skibsfarten og Fiskeriet staaende Forhold og følger alle Bevægelser paa Søfartens Omraade her hjemme og i Udlandet; det bringer ugentlige Beretninger om Fragtforholdene gennem Meddelelser fra London, Liverpool, Hamburg, New-York og Kjøbenhavn; det indeholder Søkortarkivets „Efterretninger for Søfarende“.

„Dansk Søfartstidende“ bringer fra 1ste Januar en ugentlig Oversigt over danske Skibes Bevægelser, støttet paa Meddelelser fra de fleste danske Damp- og Sejlskibs-Rederier; endvidere udførlige Meddelelser om Nybygninger, Havarier, Forlis. Det bringer en ugentlig Beretning om Forhyringsforholdene, maanedlige Meddelelser om Fiskeeksporten og Fiskehandelen, Oversigt over de meteorologiske Forhold m. m. m.

„Dansk Søfartstidende“, Organ for Søfarten og Fiskeriet, fremtræder fra 1ste Januar tillige som Efterretningsorgan for Skibsfarten og bringer gennem sine talrige Forbindelser i Ind- og Udland udførlige og paalidelige Meddelelser om alle Søfartsforhold.

Abonnement for Januar Kvartal 1894 à 1 Kr. 50 Øre foruden Postpenge, tegnes paa alle kgl. Postkontorer og Brevsamlingssteder, i alm. dansk Skibsførerforenings Kontor, St. Annæ Plads 13, K, fra 11—3, i Redaktionen, Holsteinsgade 9, Ø, og hos Fuldmægtig Westrup i det forenede Dampskibsselskabs Skibsinsektion.

Annoncer modtages sidstnævnte to Steder og i Triers Bogtrykkeri, Bredgade 32, K.

**A. B. Reck,**

Gothersgade 155,

Kjøbenhavn. K.

**Masons Reduktionsventiler.**

I faa Aar solgt i Danmark

over 200 Stk.

bl. a. til Orlogsværftet og Skibsbyggerierne her.

**Eneagent**

for

Skandinavien.

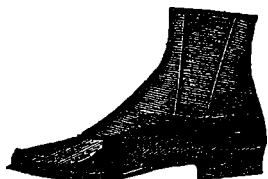
## Opmaalingsfartøjet „Hauch“

overtager den 15de Marts Fiskeri-Inspektionen i Farvandene indenfor Skagen. Skriftlige eller telegrafiske Henvendelser til Inspektionen adresseres til Brevpostkontoret, Kjøbenhavn. Anmeldelser om Redskabskollisioner bør ledsages af nøjagtige Oplysninger om, hvilken Afmærkning den Skadelidte har benyttet.

**Carl Trolle,**

Chef for Fiskeri-Inspektionen indenfor Skagen.

**Magasin  
français,  
2, Ny Østergade 2.**



**Pariser-Fodtøj.  
Største Lager  
i Norden.**

**Aut. Forhyringsagenter,  
Kjøbenhavn.  
F. Jepsen, Toldbodgade 2.  
W. H. Wulff, Toldbodg. 15.**

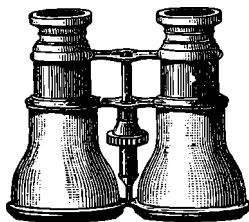
**N. Chr. Rønnes**

Skibssnedkeri.

Grundlagt 1834.

St. Annægade 3.

Kjøbenhavn C.



**H. & Holst**

Efterfølger,

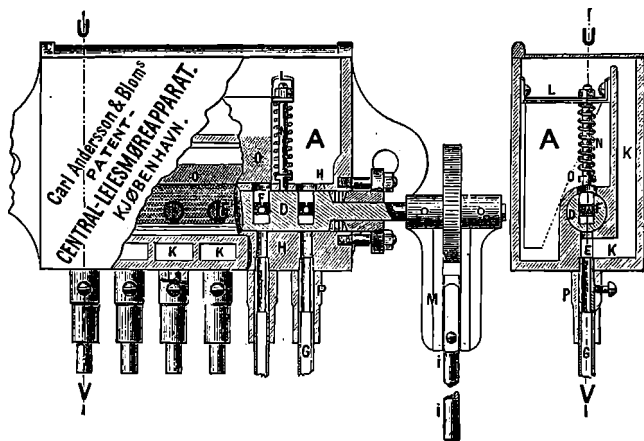
**Hans Liisberg,**

Uhr- og  
Instrumentmager.

D'Hrr. Maskinmestres Opmærksomhed henledes herved paa Firmaet

**CARL ANDERSSON & BLOMS**  
anerkjendte automatiske

„Central Lejesmøreapparat“.



I Løbet af 4 Aar afsat 3000 Apparater. Garanti 10 Aar

## Petroleumsbaad & Dampbaad.

En 9 Meters Petroleumsbaad med 6 effective Hestekraft, beregnet for 20 Passagerer, samt

en 9 Meters Dampbaad med 7 indicerede Hestekraft, ligeledes beregnet for 20 Passagerer, haves billigt til Salg, naar hurtig Afslutning kan finde Sted. Baadene leveres frit Helsingør, excl. dansk Told, fra et fremragende svensk Maskinværksted & Skibsværft.

**F. L. Smidth & Co.,**

Vestergade 29, Kjøbenhavn K.

## Vort Konsulatvæsen.

Af Skibsmægler **Ulrik Holm.**

Har end Holberg Ret, naar han i Peder Paars siger, at det er Et at forstaa et Søkort, men noget andet at føre et Skib, saa skal det dog siges, at vore Koffardiskibsførere gennemgaaende hverken savne teoretisk eller praktisk Kendskab til at føre og navigere deres Skibe paa Søen, derimod trænge de ikke saa sjældent til Hjælp og Vejledning paa Landjorden, især i Udlandet, hvor det fremmede Sprog i Forening med de mange Pladskutumer og Købmændenes og andres ofte ubillige og ubeføjede Fordringer hyppigt bringe Skibsførerne i Forlegenhed og paaføre Rederne ret betydelige Tab. Det er ingenlunde de danske Skibsførere, som i særlig Grad lide herunder, tvertimod ere disse gennemgaaende i Besiddelse af en Besindighed og en Betænkksomhed, som i Modsætning til deres udenlandske Kolleger meget ofte sætter dem i Stand til at klare disse Skær, men naturligt er det at vore Skibsførere meget hyppigt trænge til Støtte og Vejledning under de ofte vanskelige Forhold, som møde dem i Udlandet.

Det er ogsaa i rigtig Erkendelse heraf, at Regeringen har ansat danske Konsuler i de forskellige Søhavne i Udlandet, som i Følge den for disse givne Instruktion af yderste Evne og i Henhold til den af dem aflagte Ed skulle søge at fremme Danmarks Gavn i Almindelighed og dets Handel og Skibsfart i Særdeleshed. De skulle forsvare og beskytte de af Danmarks Undersaatter, som opholde sig i det Konsulerne underlagte Distrikt, ikke alene deres Personer og Ejendomme, men ogsaa deres Rettigheder og Friheder, ligesom de ved klog og forsigtig Mellemkomst skulle stræbe at bilægge Tvistigheder om danske Undersaatters Rettigheder og Friheder.

Lige saa sikkert som Konsulerne, forudsat at de havde Villie og Evne til at opfylde de af dem saaledes indgaaede og med Ed bekræftede Forpligtelser, kunde gavne den danske Handel og Skibsfart i høj Grad, lige saa sikkert er det, at de i Virkeligheden ikke gøre det.

Jeg skal ikke spille Tiden med at udbrede mig udførlig om de Grunde, hvorfor vore Konsuler paa forholdsvis taa Undtagelser nær ikke have Evne eller Villie til at opfylde de indgaaede Forpligtelser, da jeg maa antage, at Læserne af en Søfartstidende i Forvejen ere velbekendte hermed. Kun i Forbigaaende skal jeg bemærke, at man ej heller kan vente andet; thi medens England, Tyskland, Rusland, Frankrig i hvert Fald paa de vigtigste Pladser i Udlandet ansatte Consules missi, det vil sige Embedsmænd, som ene og alene beskæftige sig med Konsulatforretninger, har Danmark hidtil overdraget Konsulatværdigheden til i Udlandet boende Købmænd, som hyppigt end ikke kunne tale dansk, og som sjældent have nogen Interesse for Forholdene herhjemme.

Da Indtægterne som dansk Konsul paa Grund af Landets Lidenhed maa være smaa, er det sjældent pekuniær Fordel, lige saa lidt som det er Interesse for dansk Handel og Industri, der foranlediger Købmænd i Udlandet til at søge disse Poster, men i Reglen kun Forfængelighedshensyn samt den Omstændighed, at en saadan Titel kan forøge dens Ihændeavers Kredit.

Jeg skal imidlertid, hvor fristende dette end kunde være, ikke komme nærmere ind herpaa, men kun fastslaa, at de nuværende danske Konsuler gennemgaaende betragtes af Skibsførerne som et nødvendigt Onde, der koster Skibsfarten ca. 150,000 Kroner aarlig i Konsulat Gebyr, samt til Tider spilder Skibsførernes Tid ved de mange uheldige og besværlige Fordringer, som Konsulerne stille med Hensyn til at Skibsførerne personlig skulle give Møde hos dem for Aflevering og Afhentning af Skibspapirerne o. lign.

Det er imidlertid ikke alene Skibsfarten, men ogsaa den danske Handel, som Konsulerne skulle gavne, men

om det end maa siges, at vor Handel og Industriland gennemgaaende ikke har haft nogen nærværdig Fordel af de danske Konsuler, saa have de ej heller haft nogen direkte Tab af disse, da Konsulat-Afgiften jo alene betales af Skibsfarten.

Nu skal det imidlertid indrømmes, at om der end findes, (og det gør der uden mindste Tvivl), dygtige og energiske danske Konsuler, som baade have Evne og Villie til at opfylde de indgaaede Forpligtelser, saa ere de sjældent i Stand til at vise det, da vi ikke ere i Besiddelse af et Departement for Handel og Industri, der kunde retlede de danske Konsuler samt sørge for at de Meddelelser og Oplysninger om Udlandets Forhold, som kunde være os herhjemme til saa stor Gavn, kom rette Vedkommende i Hænde. Nu har Indenrigsministeriet, under hvem Handel og Industri sorterer, Intet at gøre med vore Konsuler, der ere underlagte Udenrigsministeriet, der paa den anden Side ikke staar i Report med eller har praktisk Kendskab til vort Erhvervsliv.

For nogle Aar siden fandt man sig beføjet til at nedsætte Konsulat-Afgifterne, forøvrigt ganske ubetydeligt, men var iøvrigt i Rigsdagen enig om Ønskeligheden af en Forandring af vort Konsulatvæsen. I forrige Vinter forelagde Udenrigsministeren ogsaa et Forslag til en Lov, der imidlertid gik ud paa at forøge Konsulat-afgifterne uden til Gengæld at forbedre eller rettere sagt fra Grunden forandre vort ubrugelige Konsulatvæsen. Dette Lovforslag, der absolut maatte betragtes som et Tilbageskridt, fandt ikke mindste Tilslutning i Tinget, hvorimod der stilledes et Forslag om en Forandring i vort Konsulatvæsen, saaledes at man gik over fra Consules electi til Consules missi eller fast ansatte danske Embedsmænd, i hvert Fald paa de vigtigste Pladser i Udlandet.

Dette Lovforslag gik i Udvalg og Resultatet af dette Udvalgs Arbejde var Konsulatloven af 14de April s. A.

Denne Lov gaar ud paa, at Skibsførerne fra 1ste Januar 1894 ere fritagne for personlig at anmelde Ankomst og Afgang paa Konsulatet, men kunne lade sig nøje med forinden Afrejsen at tilstille Stedets Konsul en skriftlig Meddelelse, der skal indeholde samtlige for Konsulen nødvendige Oplysninger, som skulle affattes efter en bestemt Formular.

Fra samme Tidspunkt bortfalder den Konsulatafgift, som tidligere har været opkrævet af danske Handelsskibe, som til Gengæld betale en fast halvvaarlig Konsulatafgift af 50 Øre pr. Register Ton af Dampskibe og 17 Øre pr. Register Ton af Sejlskibe.

Som Erstatning for den Konsulatafgift, som Konsulerne saaledes miste, erholde disse foreløbigt en aarlig Godtgørelse, som imidlertid ikke maa overstige Gennemsnitsbeløbet af de Indtægter, som den nuværende Konsulatafgift har indbragt den Paagældende i de tre Aar 1891—93.

Dernæst udtaler Loven, at man vil søge en Ordning gennemført, for saa vidt dertil egnede Kræfter samt tilstrækkelige Midler haves til Raadighed, hvorefter der paa de vigtigste, ogsaa oversøiske, Handelspladser ansættes udsendte Konsuler eller Vice-Konsuler.

Disse udsendte Konsuler skulle have Indfødsret og være forretningskyndige Mænd med fornødent Kendskab til Handels- og Sølovgivningen. Konsulerne lønnes med 6000 Kr. aarlig, samt erholde i Opholdspenge 4 à 8000 Kr. aarlig, hvorimod Vicekonsulerne erholde 1500 Kr. aarlig samt Begyndelsesgage samt 2500 indtil 4000 Kr. aarlig i Opholdspenge.

Om de Pladser, paa hvilke Konsulerne skulle ansættes, samt om Lønningstorholdene tages i hvert enkelt Tilfælde Bestemmelse ved aarlig Lov eller ved de aarlige Finanslove.



Statskassens aarlige Udgifter til Lønninger, Kontorhold etc. maa ikke overstige det Beløb, Konsulatafgiften indbringer, idet dog Statskassen kan, om saadant maatte anses fornødent, tilskyde yderligere et aarligt Beløb af indtil 30,000 Kr.

Den eneste virkelige Vinding, som denne Lov, i hvert Fald foreløbigt, yder Skibsfarten, er, at Konsulatafgiften ordnes paa en for Skibsfarten mere praktisk og retfærdig Maade, samt at Skibsførerne blive fri for de Ulemper paa forskellig Maade, som ere forbundne med Skibsførernes nuværende Forpligtelse til personlig at aflevere til og afhente deres Skibspapirer hos Konsulerne, medens den betydelige Nytte, som et dygtigt og energisk Korps af danske Konsuler kunde yde, ikke alene Skibsfarten, men ogsaa Handel og Industri, paa mange forskellige Maader, skydes ud i en maaske fjern Fremtid og maaske da bliver udnyttet paa en Maade, som kun i forholdsvis ringe Grad gavner disse Næringsveje.

Ifølge Loven skal der efterhaanden ansættes udsendte Konsuler, naar dertil egnede Kræfter og tilstrækkelige Midler findes. Hvad dertil egnede Kræfter angaar, vare disse vel ikke saa vanskelige at finde, derimod vil det stedse blive vanskeligt at finde tilstrækkelige Midler, naar alle de nuværende Konsuler skulle bibeholde den Fortjeneste, de tidligere have haft som dansk Konsul, hvilket Beløb jo modsvarer hele Konsulatafgiften, og nye Consules missi kunne saaledes kun ansættes, naar en eller anden paa en Havneplads ansat Konsul dør, hvorved dennes Indtægt bliver fri; den maa da forøges til den for Consules missi bestemte Gage og Opholdspenge og tages af de 30,000 Kr., som Statskassen eventuelt anviser til Bidrag til Konsulernes Lønning, samt af det Beløb, som Konsulatafgiften, efter som Skibsfarten tiltager, bliver højere end de 150,000 Kr., som denne Afgift saa omtrent beløber sig til.

Skal man saaledes vente til de nuværende Konsuler dør eller af en eller anden Grund nedlægge deres Bestalling, kan man vente længe med at faa Consules missi ansatte i Udlandet og under alle Omstændigheder vil Antallet af disse blive højt indskrænket, saalænge de nuværende Konsuler beholde deres hidtidige Indtægt, og man ikke vil overskride den bestemte Sum, der er anvist til Lønning af de udsendte Konsuler.

Det er sandelig ikke paa den Maade, at man gavner Skibsfart samt Handel og Industri, ved at man stiller disse Næringsveje i Udsigt, at man engang i Tiden vil ansætte nogle faa udsendte Konsuler paa enkelte af de udenlandske Hovedpladser.

Disse Næringsveje trænge til og have længe trængt til den Støtte, som et dygtigt Konsulatkorps kan yde dem og kan ikke lade sig nøje med den Slags Løfter; de bør have Hjælpen straks og i saa stort Omfang, at den virkelig bliver en Hjælp, thi kun naar hele Konsulatvæsenet er saaledes organiseret, at der paa de væsentligste Hovedpladser, ikke alene i Evropa, men ogsaa paa de oversøiske Pladser, findes en fast ansat Konsul, hvem ikke alene den By, hvor han er ansat, men et større Distrikt er underlagt, først da kan Konsulatvæsenet funktionere saaledes, at det bliver til virkelig Gavn.

Selv om der om et eller flere Aar blev ansat en udsendt Konsul paa en af Hovedpladserne i Udlandet, staar han alt for isoleret til at kunne gøre fuldkommen Nytte; det er først naar de udsendte Konsuler føle sig som en Del af det store Hele, og naar det efterhaanden gaar op for Folkebevidstheden, at man hos de i forskellige Lande udsendte Konsuler kan finde den Støtte, den Belønning og de Oplysninger, som man tiltrænger for at udvikle Handel og Industri, saaledes at den kan tage Del i det store Verdensløb, at Konsulerne kunne yde Danmark den store og uvurderlige Hjælp, som vi nu i saa høj Grad savne og i saa mange Aar have savnet.

Det kan desværre ikke nægtes, at Forholdene herhjemme ere af den Beskaffenhed, at vi tiltrænge nye Indtægtskilder for at Misforholdet mellem Landets Indtægter og Udgifter ikke skulle blive altfor skrigende.

Landets vigtigste Indtægtskilde er endnu vort Landbrug, og naar vi endnu have været i Stand til i hvert Fald tildels at bevare denne Kilde lige rigelig, skønt Amerika og Indien ere i Stand til fra deres uhyre Kornbeholdninger, ved Hjælp af det store Jernbanenet i disse Lande og de lave Dampskibsfragter derfra, at sende deres Produkter til Evropa til yderlig lave Priser, og uagtet den stærke Konkurrence fra de betydelige Mejerianlæg, som efterhaanden dannes i Sverrig, Nordtyskland, Holland, Irland, Avstralien, etc., saa er det paa Grund af den Energi og de ihærdige Bestræbelser for stedse at holde sig paa Højden af Tiden, som er et Særkende for Danmarks Landbostand.

Ikke des mindre ere Forholdene for vort Landbrug meget trykkende og man maa være meget tilfreds, hvis det for Fremtiden er i Stand til at bibeholde den Indtægt, det nu har, men der er desværre al Grund til at tvivle derom.

Skal Nationalformuen derfor ikke formindskes og Landet derved efterhaanden forarmes, maa vi søge andre og rigeligere Indtægtskilder, og disse kunne vi kun finde ved at forøge eller rettere sagt skabe en Eksportindustri og Mellemandel samt ved at skabe saa gunstige Betingelser som muligt for vor Skibsfart, saaledes at denne, der sikkert i de senere Aar har været meget mere trykket end nogen anden Erhvervsgren, kan blive en virkelig Erhvervskilde for Landet.

Gennem Frihavnen, der aabner Muligheden for at en Eksportindustri og Mellemandel kan skabes herhjemme og derigennem en Forbedring for den danske Skibsfart, har man søgt at finde den Vej, ad hvilken denne sørgede Indtægt skulde føres ind i Landet, men det er sandelig ikke tilstrækkeligt, at vi faa en Frihavn, hvor ypperlig og tidssvarende den end bliver, thi hvis vi ikke er i Stand til at faa de fornødne Dampskibsruter, hvis vi ikke kan formaa Udlandets dygtige Handlende og Industridrivende til at nedsætte sig i vor Frihavn og hvis vi ikke ere i Stand til at skaffe vor Handels- og Industristand og i Særdeleshed den yngre Del af samme, den Kendskab til Udlandets Produkter og til de Steder, hvor vore Industri-frembringelser kunne finde et Marked, — saa bliver Frihavnen aldrig det, som den kan og burde blive, og den Indtægt, Landet faar af den, vil ikke staa i Forhold til de store Bekostninger, som den alt har medført og for Fremtiden vil medføre.

Det være langt fra mig at mene, at en Omforandring af vort Konsulatvæsen i Retning af Udsendelse af faste Konsuler til Evropa og de andre Verdensdele skulde kunne skabe den sørgede Trafik, som vi behøve, men det er min Overbevisning, at en saadan Foranstaltning vilde kunne give et mægtigt Stød henimod dette Maal.

(Sluttet).

## Sø- og Handelsretsdomme.

S. S. 77, Dom afsagt 31te Januar 1894, angaaende Bjergeløn.

En engelsk Dampner »Albertina«, paa Vejen til Nykøbing paa Falster med en Ladning Kul til Værdi £ 500, grundstødte ved Forveksling af et Fyr den 6te August 1893 Kl. 5<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Morgen paa Omø Tofte. Det kastede indtil 70 Tons Kul overbord, men var ikke desto mindre ude af Stand til ved egen Hjælp at komme af Grunden. Der signaliseredes derfor efter Assistance, og to Dampskibsselskabet »Skjelskør« tilhørende mindre Dampere (henholdsvis 14<sup>1</sup>/<sub>2</sub> og 69 Reg. Tons) kom ud til Stedet ca. Kl. 4<sup>3</sup>/<sub>4</sub> Eftermiddag. Med disse sluttede »Albertina« skriftlig Akkord om Hjælp paa Vilkaar, at, hvis det bragtes flot, skulde det betale £ 450 i Bjergeløn, hvis ikke, kun £ 8. Efter nogle første forgæves Forsøg, kastede »Albertina« endnu ca. 10 Tons Kul overbord, og derefter lykkedes det under Samvirken af de nævnte Dampere og »Albertinas«

egen Maskine at bringe dette sidste flot ca. Kl. 7 $\frac{1}{4}$  Aften. »Skjelskør« forlangte nu de vedtagne £ 450, medens »Albertinas« Repræsentant, en herværende Grosserer, erklærede, at det overhovedet var tvivlsomt, om der under de angivne Omstændigheder kunde tilkomme »Skjelskør« mere end £ 8, men at det i alt Fald maatte slaa betydelig af paa sine Fordringer, hvis det ønskede Sagen mindelig afgjort, samt at han i modsat Fald var villig til at modtage Proces paa »Albertinas« Vegne for at Retten kunde skønne over Bjergelønnens Størrelse i Henhold til Sølovens § 227. »Skjelskør« forholdt sig derefter passiv, indtil der var forløbet noget over 2 Maaneder fra den 6te August, hvorefter det under Hcnvisning til at den i Sølovens § 227 fastsatte Frist nu var forløben, paany opfordrede vedkommende Repræsentant til Betaling af det vedtagne Beløb, og da denne vægrede sig, anlagdes nærværende Sag.

Retten statuerede, at der paa den ene Side ikke kunde være Tale om, som af Indstævnte paastaaet, at Bjærgningssummen kun skulde være £ 8, al den Stund det virkelig skyldtes »Skjelskørs« Damperes Medvirken, at »Albertina« blev flot. Paa den anden Side kunde den Omstændighed, at de 2 Maaneder vare forløbene, ikke i nærværende Tilfælde udelukke Rettens Bedømmelse af Bjergelønnens Billighed, da den mellem »Albertinas« Repræsentant og Dampskibsselskabet »Skjelskør« stedfundne Brevveksling fandtes naturligt at maatte forstaas saaledes, at det var en tydelig Forudsætning fra Indstævntes Side, for overhovedet at indlade sig paa at modtage Sogsmaal paa »Albertinas« Rederis Vegne, at det overlodes til Retten frit at bedømme det vedtagne Beløbs Rimelighed. Da nu Retten fandt, at efter samtlige foreliggende Omstændigheder £ 225 maatte være en passende Betaling for den ydede Hjælp, dømtes Indstævnte til Betaling af dette Beløb. Sagens Omkostninger hævedes.

E. T.

## Højesteretsdom.

Som det allerede vil være bekendt fra Dagspressen, har Højesteret den 15de Februar underkendt den i nærværende Tidendes Nr. 14 meddelte Sø- og Handelsretsdom, hvorved 3 ombord paa »Hekla« ansatte Personer for Desertion og Forsøg paa Smuglerier dømtes til 2 Maaneders simpelt Fængsel hver.

Højesteret støttede sin Frifindelse paa, at det, for saa vidt Tiltalen angik Desertion, maatte anses betænkeligt at forkaste de Tiltaltes Anbringende om, i Kaptajnens Optræden at have set et stiltiende Samtykke til, at de forlod Skibet, samt, for saa vidt angik Tiltalen for at have bragt Gods ombord, bestemt til Indsmugling i Amerika, hvilket laa forud for Sølovens Ikrafttræden, paa at der ikke i den daværende Lovgivning var tilstrækkelig Hjemmel for at belægge et saadant Forhold med Straf.

E. T.

## En Skibsfører om Esbjerg Havn.

Fra kompetent Side have vi modtaget følgende:

For nogen Tid siden læste jeg »Dansk Søfartstidende« Nr. 12 og bemærkede da særlig det mærkelige Svar, Hr. Vandbygningsdirektor Otterstrøm giver paa Kapt. Trolles Kritik af Forholdene ved Esbjerg Havn.

Naar Hr. Otterstrøm skriver, at Dybden paa Graadybs Barre ved Højvande var 12 Fod førend Havnens Anlægning, saa er det ikke viseligt handlet, kun at have givet Dokhavnen Slusetærskel en Dybde af 12 Fod; thi man maatte have beregnet, at naar det er Højvande ved Hav-

nen, er Vandet faldet langt over 1 Time paa Barren; det Skib, som altsaa forlader Dokken ved Højvande, vil først være ved Barren mindst 1 Time derefter, og Vandet vil derfor paa Barren være faldet i 2 $\frac{1}{2}$  Time, som ikke er heldigt, naar Skibet stikker 12 Fod dybt.

Enten har der været mere Vand paa Barren førend Havnens Anlægning end de angivne 12 Fod, eller ogsaa er Dybden tiltagen under Havneanlægningstiden, thi det første Trafikaar pejlte jeg nøjagtigt 13 $\frac{1}{2}$  Fod ved daglig Højvande.

Efter saa at rose den dejlige Udskylning af Forhavnen med Ebbestrømmen, stiller Hr. Otterstrøm en Sammenligning op mellem Mudderet i Forhavnen og Slusegabet. Hvorfor ikke sammenligne Forhavnen og Fiskehavnen? Saa vilde Resultatet blive det modsatte, thi i denne aflejres der ikke noget Mudder, i det mindste meget lidt, og denne Fiskehavn er derfor et godt Bevis paa, at Tilstanden i Forhavnen ikke vil blive stor, dersom den blev lukket mod S. O., hvad vil Søfolk saa meget ønske for at lette os Besejlingen, som nu er farlig paa Grund af de forvirrede Strømforhold. Ogsaa maa Indsejlingen gøres meget bredere, og Lededæmningshovedet maa bringes ud omtrent i Linie med Enden af nordre Mole. Hr. Otterstrøm mener rigtignok ikke en bredere Indsejling vil forbedre Besejlingsforholdene, men denne Side af Sagen synes han at mangle Blik for.

Jø! en bredere Indsejling vil lette Besejlingsforholdene uhyre meget, og naar samtidig Molehovederne komme i Linie med hinanden, vil Strømmens Retning blive lige ind, som er en stor Lettelse, særlig naar Forhavnen er aaben mod S. O.

Det er forunderligt, at Vandbygningsdirektøren roser saa meget Principet med Strømmen gennem Forhavnen, og nu, som mig bekendt, selv har udarbejdet et Projekt til en ganske ny og stor Tidehavn, N. V. for Nordre Mole og Dokhavnen, med en direkt Indsejling ude fra Farvandet. Dermed slaar Hr. Vandbygningsdirektøren selv det Princip med Udskylningen af Forhavnen ned.

En saadan stor Tidehavn som ovennævnte vilde naturligvis være let at besejle, men ikke paa det projekterede Sted, og den bliver naturligvis heller ikke anlagt.

Esbjerg i Februar 1894.

Observator.

## Søulykker i Januar Maaned 1894.

(Efter Meddelelse fra Bureau Veritas).

### Sejlskibe.

8 tyske, 16 amerikanske, 29 engelske, 1 østerrigsk, 1 chilensk, 7 danske, 4 franske, 2 græske, 1 hollandsk, 5 italienske, 19 norske, 2 russiske, 4 svenske; ialt 99.

I dette Antal er indbefattet 17 Skibe, om hvilke man savner Efterretninger.

### Dampskibe.

1 tydsk, 9 engelske, 1 argentinsk, 1 brasiliansk, 1 spansk, 1 fransk, 1 græsk, 1 italiensk, 2 norske; ialt 18.

I dette Antal er indbefattet 2 Dampskibe, om hvilke man savner Efterretninger.

### Grunde til Forlisene.

#### Sejlskibe.

Stranding 45, Sammenstød 4, Ild 1, Kæntring 4, forladte 15, erklæret for usødygtige 13, antagne for forliste 17, ialt 99.

#### Dampskibe.

Stranding 7, Sammenstød 4, Kæntring 4, forladte 1, antagne for forliste 2; ialt 18.

## Kjøbenhavns Fisketilførsel pr. Jernbane og Dampskib.

Januar 1894.

	Fersk Fisk	Skaldyr		Salt Sild	Klipfisk og salt Fisk	Konserves
		Pd.	Pd.			
<b>A. Fra Indlandet</b> pr. Jernbane.....	alle Slags	190,512	29,836			
pr. Dampskib.....	—	3,308				
	Torsk	862				
	Lax	15,346				
<b>B. Fra Bilandene</b> pr. Dampskib.....				2554		
<b>C. Fra Udlandet</b> pr. Jernbane Sverrig.....	alle Slags	826,480		210		
— Tyskland.....	—	762	2,260			
pr. Dampskib —.....	Gedde, Lax m. m.	36,506	41,222	1197		
	fersk Sild	213,000			salt Lax 2565	31,640
Ialt tilført pr. Jernb. og Dampskib...		1,286,776	73,318	3961	2565	31,640

## Kjøbenhavns Fiskeudførsel pr. Jernbane og Dampskib.

Januar 1894.

	Fersk Fisk	Skaldyr		Salt Sild	Klipfisk og salt Fisk	Konserves
		Pd.	Pd.			
<b>A. Til Indlandet</b> pr. Jernbane.....	alle Slags	612,044	2,694			
<b>B. Til Udlandet</b> pr. Jernbane.....	—	103,474	912			
pr. Dampskib.....	—	16,500	6,856	456,450	54,082	4280
	fersk Sild	1,440				
	røget Fisk	8,400				
Ialt udført pr. Jernb. og Dampskib ..		741,858	10,462	456,450	54,082	4280

Red. har faaet Tilsagn om Oplysninger angaaende den direkte Tilførsel fra Fangstpladserne og pr. Kvase, saa snart saadanne kunne gives.

## Nord-Englands Skibsrederforening

henleder Opmærksomheden paa:

Vejning af Korn i Havre. Ved en af Appelretten i Rouen nylig afsagt Dom (stadfæstet i Havre Tribunals Dom) blev det fastslaaet, at det er Koutume i Havnen, at Omkostningerne ved at veje Korn i Sække maa bæres af Rederen, fordi Vejningen alene er til hans Fordel, naar Fragten skal betales efter leveret Vægt. Der kan ikke være Tvivl om, at dette i Principet er urigtigt, da Købmanden har ligesaa stor Fordel deraf, eftersom han maa kende den Kvantitet, som han har at betale for. Ved Befragtninger for Havre bør Rederne have denne Udgift for Øje (circa £ 80 for et Skib paa 2000 Tons) og tage Hensyn dertil ved Fragten eller ogsaa stipulere, at alle Vejningsudgifterne eller Halvdelen af dem skal bæres af Modtageren trods nogen derimod stridende »custom of the port.«

Timber Traden. Til trods for de mange Advarsler, der er rettet til Medlemmerne, maa man, at dømme efter Sager, der nylig er fremkomne, frygte, at nogle Skibsredere ikke forstaa at vurdere den Risiko, de løbe i denne Trade — f. Ex.: Et Certeparti blev akcepteret fra Baltic til U. K. med følgende Klausul:

»The cargo to be ordered as required, and when signed for to be at ship's risk until shipped onboard.«

Et betydeligt Antal Sleepers laa langs Siden i Flaader, parat til Skibning (der var givet Kvitteering for dem), da en Storm drev Skibet fra sine Fortøjninger og Flaaderne bort fra Siden; omtrent alle disse Sleepers gik tabt, og Skibsrederen led et Tab af £ 120 for »short delivery« ved Losningen.

Tømmer-Befragtere og Afskibere kæmpe altid for denne eller en lignende Klausul, men Skibsrederne bør erindre, at naar de gaa ind paa den, saa maa de assurere mod Tab af Flaader og Pramme eller tage i Betragtning den Risiko, som de saaledes have paataget sig, og som ikke er dækket paa anden Maade.

Tømmers Maaling. Naar Lasten maales af Customs Measurement Fond beregnes en Planke 5' 11" til 5' 6", en Planke paa 5' 5" til 5' o. s. v. Ved første Øjekast synes dette ikke at være af nogen Betydning, men det maa ikke glemmes, at naar et Certeparti bestemmer, at Fragten skal beregnes efter Customs Measurement, vil nogle faa overskydende Tommer paa hver Planke løbe op til et betydeligt Fragttab paa den hele Ladning. Man bør derfor aldrig undlade at forlange nøjagtigt Maal af Toldboden.

(Nord. Skibsrederforenings Cirkulære Nr. 41.)

## Manchester-Kanalen.

Som det var at vente, har den nye Kanal allerede givet Anledning til en Del Spørgsmaal af praktisk Betydning for Skibsfarten. Saaledes opkastes i Sh. Gaz. det Spørgsmaal, hvorledes man har at forholde sig, om et Skib, der har følgende Klausul i Certepartiet »to discharge in a safe port in the United Kingdom or so near thereto as she may safely get«, skulde blive beordret til Manchester. Hvis Masterne ere mere end 70 Fod over Vandlinien, kan Skibet ikke passere Broerne, med mindre der rigges ned — men ere Skibene forpligtede hertil? — og i bekræftende Fald, hvor er da Grændsen? og hvis Skibet kan gaa op med Last inde, men derimod ikke kan komme ud uden betydelige Udgifter, hvorledes gaar det da med Rederens Forpligtelse? og hvem skal betale Udgifterne til Slæbning og Lods i Kanalen? Man vil se, at der er tvivlsomme Spørgsmaal nok, og at der vil blive rig Anledning til Disputer af forskellig Art. Der er derfor Grund til at raade til Forsigtighed, saalænge disse Spørgsmaal endnu befinde sig paa Be-

gyndelsens usikre Stadium. Er der nogen Tvivl om, at Skibet med Lethed vil kunne gaa baade op og ned af Kanalen, uden at maatte rigge ned for at passere Broerne, bør man søge at faa en Klausul i Certeparti og Konnossement, gaaende ud paa, at hvis Skibet skulde blive beordret til Manchester, skal alle Extraudgifter af enhver Art, som derved maatte opstaa for Skibet, være for Befragterens resp. Ladningsmodtagerens Risiko og Regning.

Ifølge Opgave fra Kanaldirektionen er der ved de faste Broer et Rum paa 75 Fods Højde, regnet ved normal Vandstand, som Skibene frit kan passere, men hvis Masterne skal forandres eller nye Skibe bygges, anbefaler Direktionen ikke at have Masterne højere end 70 Fod over Vandlinien, da den nævnte Højde vil kunne variere nogle Fod efter Vandstanden.

Minimums Dybden mellem Eastham og Manchester er nu 23 Fod, som i Løbet af 3 Maaneder vil blive forøget til 26 Fod.

Broens Navn.	Højde over Vandlinien.	
	Ft.	in.
Irlam Railway Viaduct.....	75.	3.
Partington Railway Viaduct.....	75.	4.
Warburton High-level Bridge.....	75.	3.
Latchford Railway Viaduct.....	77.	1 $\frac{1}{4}$
Latchford High-level Bridge.....	76.	9 $\frac{3}{4}$
Acton Grange Railway Viaduct.....	77.	2 $\frac{1}{2}$

(Nord. Skibsrederforenings Cirkulære Nr. 41.)

## Maskinmestrenes Subordination.

(Sluttet)

Hovedsagen ved Kontrol bestaar i, at man kender og er i Stand til at udføre deres Arbejde, som man skal kontrollere. Deraf følger, at Overhovedet i en Dampers burde være i Stand til at udføre en hvilken som helst Mands Arbejde ombord eller vise ham, hvorledes det skal gøres. Dette er i Virkeligheden ikke andet end det System, der fulgtes i Sejlskibene, og som endnu følges i alle industrielle Etablissementer af Betydning iland. Det følges imidlertid ikke i Nutids-Dampere, og de naturlige og logiske Følger deraf har været Misformøjelse og Slappelse af Disciplinen.

Forfatteren omtaler derpaa et Par Exempler, hvor der dels er noget i Vejen med de elektriske Ledninger ombord, dels med Dampspillene, og udtaler, at i ethvert saadant Tilfælde er Drækkets Befalingsmænd nødsaget til at søge Assistance i Maskinen. Hvad vi have sagt, vedbliver han derpaa, er ikke nogen Overdrivelse, og det er sikkert, at Maskinmestrenes Subordination bliver mere og mere en Fiktion. Spørgsmaalet er overhovedet meget vanskeligt at løse, særlig paa Grund af den konservative Aand, der synes at besjæle enhver, der har med Seent at gøre.

For at finde en Løsning af Spørgsmaalet om Maskinmestrenes Subordination tro vi, at man maa søge at stille sig saa upartisk som mulig og søge at frigøre sig for alle forudfattede Meninger. (For at kunne forstaa det følgende maa vi betegne Maskinmester med Ingeniør, idet det maa erindres, at han paa engelsk betegnes saaledes — engineer). I det kommercielle Liv finder man Ingeniøren som Bestyrer af Dokker, Havne, Jernbaner, Kanaler, Faktorier etc. Der er i Virkeligheden kun faa kommercielle Entrepriser i industriel Retning, som ere mulige uden ham. I Krigen er han ligesaa uundværlig. Dette Aarhundrede har vist, at en kgl. Ingeniør kan blive anvendt til at kommandere en Armee, til at an-

lægge Jernbaner, beskytte en Havn ved undersøiske Miner, oprette Telegrafer, saavel som til at lede en vanskelig Ambassade.

En kgl. Marine-Ingeniør skal kende den indviklede Mechanisme i Torpedoen og Ø. F. Kanoner. Han skal ligeledes være i Stand til at reparere dem. Det er derfor klart, at han ogsaa er i Stand til at gøre Brug af dem, og at han derfor ligesom Ingeniør-Officererne ikke alene er Ingeniør og Mekaniker, men at han samtidig er en af de bedste Typer paa Kombattanter. Hvad er Navigation for en Mand, der er uddannet til kgl. Civil- eller Marine-Ingeniør? Det er jo ikke andet end en ganske elementær Modifikation af Kortlægning. Til at opmaale en Rute for en Jernbane eller Kanal eller kortlægge et Stykke Land, bruges der ganske den samme Art Metoder og Instrumenter, som benyttes af Navigatøren. Hvad er Sextanten, Kronometret og Loggen andet end Maskiner lige saa vel som Theodotiken og Niveller-Instrumentet. Heraf følger, at Navigatøren tillige er Ingeniør, hvad han i Virkeligheden ogsaa er. For at kunne udføre den Tjeneste, der forlanges af civile, kgl. eller Marine-Ingeniører, kræves der imidlertid nødvendigvis en meget høj Grad af Uddannelse. Nu ere imidlertid almindelige Koffardi-Ingeniører, ligesom nogle Skibsførere, ikke i Besiddelse af større Kundskaber og som følge deraf for Tiden ikke i Stand til at paatage sig større Pligter eller Ansvar. De (Maskinmestrene) ere imidlertid paa rette Vej og have allerede forlangt et større Maal af Examens-Fordringer. Naar Koffardi-Ingeniøren faar en ligesaa omhyggelig Uddannelse som Marine-Ingeniøren, saa vil han være fuldstændig i Stand til at tage Kommando over hvilket som helst Skib, der flyder.

Vi tro derfor ikke, at Maskinmestrenes Stilling kan blive forbedret for Øjeblikket. Hvad det angaar at give 1. Maskinmester fuld Kontrol over Maskinrummet og dets Mandskab, saa tro vi, at det er umuligt, og selv om det var muligt, at det vilde være uheldigt. Der vilde desuden hertil udfordres en Forandring af Søloven; men er der nogen, som tror, at Lovgivningsmagten vilde foretage en saadan Forandring, der vilde skabe en delt Kommando? Der er Rimelighed for, at Maskinmestrene skulle have den samme Stilling ombord som Styrmandene, da de faktisk ere Officerer i Skibet. Vi synes ogsaa, at det vilde være rimeligt, om de vare repræsenterede i Undersøelsesretterne, naar det drejer sig om en Dampers. Hvad endelig Bjergeløn angaar, saa afhænger dennes Størrelse jo af den Risiko, som er løbet af Skibet og Besætningen. Løber Maskinmestrene derfor nogen Risiko, saa lad dem endelig faa en dertil svarende Del af Bjergelønnen.

Spørgsmaalets Løsning afhænger i det hele taget meget af Skibsrederne. Hvis Sømanden samtidig kunde være Maskinmester eller omvendt, saa kunde Dampskibene sejles langt mere økonomisk. Men Rederne ønske ikke at faa højt uddannede Mænd, hvilket de paa flere Maader have vist. Deres Ønsker gaa ud paa at vedligeholde en Tilgang af billige Officerer og Maskinmestre. Hvor godt det er lykkedes dem med de førstnævnte, er vel kendt blandt Maskinmestrene, som advarede ved Exemplet nu ere bestemte paa at hæve deres Stilling.

Som Slutning skulle vi bemærke, at ifølge vor Formening ville Dampskibene, inden der er gaaet ret lang Tid, blive førte af Ingeniør-Sømand, det vil sige Mænd, som ere uddannede i begge Dele af, hvad der i Virkeligheden kun er et Fag. Alt synes at pege hen imod en saadan Løsning. Dampere indeholde nu saa mange forskellige Mechanismer, at det er en Nødvendighed, ligesom det er det mest økonomiske, at de blive førte af Mænd, som kende disse Konstruktioner og forstaa at haandtere dem. Vi tvivle nu ikke om, at vi ved at fremkomme med en saadan Mening irritere en hel Del af Læserne, især dem, som endnu tro, at en Opdragelse i et Sejlskib er en aldeles nødvendig Betingelse for at kunne haandtere en saa kompliceret Maskine som en Nutids-Postdampers. Videnskabernes Fremgang har medført Forandringer i mange Ting. Ogsaa i Skibene er der sket store Forandringer, og det er meget naturligt, at de Mænds Ideer, som ere op-

dragede i Klipperskibene, ikke falde sammen med deres, som uden Brug af Sejl eller Vind vinde langt bedre Resultater ved Brugen af Damp eller Elektricitet. Der vil altid vedblive at være Sømænd, men Nutids-Sømanden maa være i Stand til at arbejde med Skruestikken og Kulskuffen i Stedet for Merlespigeret og Sejlhandsken. »Bøjelighed i Tilpasningen til sine Omgivelser« er en god Aforisme, som vi anbefale til Skibsførere og Styrmande.

*Geo Herbert Little.*

Da Spørgsmaalet om Maskinmestrenes Subordination er ligesaa aktuelt hos os som i England, have vi ikke undladt at gøre vore Læsere bekendt med ovenstaaende interessante Artikel, (hvis Forfatter er en forhenværende Skibsfører, der har gennemgaaet den bekendte Skole i Greenwich), uden dog derfor at kunne tiltræde alt det anførte. Naar Forfatteren saaledes siger, at i Følge det gamle Sejlskibs-System var Føreren i Stand til at udføre hvilken som helst Mands Arbejde ombord, eller vise ham hvorledes det skulde udføres, saa ere vi ikke enige med ham heri. Der fandtes og findes endnu den Dag i Dag ombord i Sejlskibene bona fide Haandværkere som Tømmere, Sejlmagere og Bødkere, (foruden i Passagerskibe Kok og Læge), og selv om en dygtig Sømand kan bruge en Sejlhandske eller et Stykke Værktøj, kan det dog næppe siges, at han kan vise disse Haandværkere, hvorledes de skulde udføre deres Arbejde. Sejlskibsførerne kendte imidlertid saa meget til disse Arbejder, at de vare i Stand til at bedømme, hvorvidt et Arbejde blev ordentlig eller sjusket udført, og det var fuldkommen tilstrækkeligt. Man kunde, som man siger, ikke løbe med dem i saa Henseende. Det kan nu ikke fragaas, at det vilde være heldigt, om Dampskibsførerne kendte forholdsvis lige saa meget til Maskinen og dens Betjening, men dette er oftest ikke Tilfældet, uden at det dog paa nogen Maade kan lægges dem til Last, og vi skulle derfor forsøge at vise, hvorledes der kunde raades Bod derpaa. Den Maskinlære, der nu læres ved Navigationsskolerne efter den af Hr. Underdirektor Rasmussen forfattede Lærebog, maa vist anses for fuldt ud tilstrækkelig, naar den virkelig bliver lært, men som det før fra anden Side har været bemærket, vil dette vist næppe blive Tilfældet, uden Eksamen deles i to Dele, en for kort Fart og en for lang Fart og Dampskibsfart, ligesom der til Brug ved Navigationskolerne burde anskaffes en mindre Maskine, hvor Eleverne kunde blive underviste i og faa Begreb om en Maskines Pasning og Betjening. Vi have nemlig en bestemt Forestilling om, at med Hensyn til en Maskines Betjening og Manøvrering, er en Unze Praksis af mere Værdi end et helt Pund Teori. Naar saa desuden Rederne vilde følge den gode gamle Skik, der blev fulgt i Sejlskibsperioden, at lade Føreren være til Stede ved Skibets Bygning lige fra Kølen blev lagt, saa vilde denne ogsaa for Maskinens Vedkommende, der jo bliver bygget samtidig, være i Stand til at erhverve sig al den Kendskab til sin Maskine, som det maa anses for ønskeligt eller nødvendigt for en Fører at være i Besiddelse af. Man kunde da ikke løbe med ham i saa Henseende.

Naar Mr. Little senere udtaler, at naar Maskinmesteren blot faar en lige saa omhyggelig Uddannelse som Marinens Maskinmestre, saa vil han være i Stand til at tage Kommando over et hvilket som helst Skib, der flyder, saa kunne vi endnu mindre heri være enige med ham, og han synes ikke at forstaa Begrebet »at et er Søkort at forstaa, et andet Skib at føre«. Et Skib kan ikke føres hverken af en Maskinmester eller af en Navigator, det kan kun føres af en Sømand, og ingen nok saa soigneret Uddannelse i Land eller Maal af Kundskaber, erhvervet gennem Studier, ere i Stand til at erstatte de Egenskaber, der kræves af Sømanden, og som kun kunne erhverves gennem Aar tilbragte paa Havet, og ved omhyggelig Iagttagelse af dette under dets vekslende Former. Naar der bliver lagt Jernbaneskiner fra Havn til Havn, som Skibene kunne befare, saa vil Maskinmesterens Plads være paa Broen, men før ikke.

Iøvrigt kunne vi være ganske enige med Mr. Little i, at

Løsningen af Spørgsmaalet om Maskinmestrenes Subordination for en stor Del afhænger af Rederne. Kaptajnen ombord i et Skib er ved Loven udrustet med en meget vidtstrakt Myndighed for at kunne opretholde Disciplinen. Ikke desto mindre have vi endnu aldrig hørt anføre et Eksempel paa, at en Maskinmester er blevet straffet, uagtet det vist næppe kan betvivles, at det ikke er saa sjældent, de give Anledning dertil ved den overlegne og mindre høflige Maade, hvorpaa de optræde. Men er dette Tilfældet, saa kan Aarsagen dertil kun søges deri, at Rederne ikke tillade deres Kaptajner at haandhæve Disciplinen lige over for Maskinmestrene, hvad der ubetinget maa anses for uheldigt. Enhver, der kender til Forholdene ombord, vil vist indrømme, at det saavel med Hensyn til de ombordværendes Velvære, som ogsaa og særlig med Hensyn til Skibets Økonomi er heldigst, at der hersker en god Disciplin, og man kan derfor kun ønske og haabe, at de danske Redere maa følge Svenskerne Eksempel, der lige fra Begyndelsen af har stillet Maskinmesteren paa den Plads, der tilkommer ham og som han med Rette kan gøre Fordring paa — som sideordnet Navigatøren i den daglige Tjeneste — men derimod ikke givet ham en exceptionel Stilling, der tillader ham at optræde paa en udisciplineret Maade over for Skibets Fører. Vi henvise iøvrigt vore Læsere til en Artikel i »Nautical Magazine«s Februar-Hæfte, undertegnet af en bekendt og ansetjengelsk Sagkyndig Wm. Caius Crutchley, der meget bestemt tager Afstand fra Mr. Littles Fremtids Skibsfører »Ingeniør Sømanden«.

## Fra Sø og Land.

Den af Fiskeri-Inspektionen for Farvandene indenfor Skagen ved Hr. Kaptajn Trolle foranstaltede Indsamling til de forulykkede bornholmske Fiskeres Efterladte har indbragt 250 Kr., der ere tilsendse Borgmester Nørgaard i Hasle, som fremdeles modtager Bidrag.

Frederikshavn, den 6. Marts 1894.

Kutteren »Prøven« havde drevet Fiskeri i Skagerak og laa opankret under Skagen, medens dens Fører, Skpr. Povlsen af Thisted, var i Land for at afsætte sin Fangst; kort efter, at han havde forladt Fartøjet, kulede det imidlertid op, saa Kutterens Kætting sprang, og den drev paa Land og strandede. Ved Beboernes Hjælp lykkedes det imidlertid den næste Dag at faa Kutteren sat ud igen, og det viste sig heldigvis, at den ingen Skade havde lidt; kun var dens Baad knust, og Anker og en Del af Kættingen havde den som sagt mistet. Kutteren er et nyt, stærkt Fartøj, hvad der vel var Grunden til, at den stod Dravten saa godt ud.

Det synes at fremgaa af Hr. Premierløjtnant Kiærers Artikel i »Dansk Søfartstidende« af 23. f. M. angaaende Makrelfiskeriet, at Skonnerten »Fanny« af Odense var det eneste danske Fartøj, der i 1891 forsøgte dette Fiskeri; dette er imidlertid ikke Tilfældet, idet den fra England indkøbte, her hjemmehørende Kutter »Maagen«, for hvem Hr. Fiskehandler Th. Brønnum er best. Reder, i det samme Aar deltog i dette Fiskeri, ligesom Kvasen »Hirstholmen«, tilhørende samme Mand, Aaret i Forvejen ligeledes havde drevet dette Fiskeri med gunstigt Resultat. Forskellige Forhold medførte, at »Hirstholmen« ikke mere kom paa Makrelfiskeri, men sejlede i Kvasefart paa Kjøbenhavn og Norge; det den Gang med saa godt Haab om gunstigt Resultat fremkommende Fiskeri under Island bevirkede, at »Maagen« ej heller senere drev dette Fiskeri. Men at dette Fiskeri (Makrelfiskeriet) var godt kendt her, fremgaaar endvidere af, at Føreren af den i ovenanførte Artikel nævnte Skonnert »Fanny« henvendte sig til Hr. Brønnum for at indhente Oplysning om forskellige Forhold ved Makrelfiskeriet i Nordsøen, der ogsaa beredvilligt bleve ham tilstillede.

Aktieudbytte. Det Hamburg-Sydamerikanske Dampskibsselskab giver for det forløbne Aar 10 pCt. Udbytte.

Det Hamburg-Amerikanske Paketfart-Aktieselskab giver, ligesom i 1892, intet Udbytte for det forløbne Aar.

Dampskibsselskabet Skjaln Hvide giver for 1893 4 pCt. Udbytte, Aarhus-Bugtens Dampskibsselskab 2 pCt., Dampskibet »Horns-Herred«, der sejler paa Roskildefjorden, 4 pCt.

Bestyrelsen for »Det forenede Dampskibsselskab« vil for 1893 foreslaa et Udbytte af 6 pCt.

Bestyrelsen for »Dampskibsselskabet Thingvalla« vil foreslaa, at der gives et Aktieudbytte af 4 pCt., efter at der til Fornyelsesfonden er henlagt 194,386 Kr. 72 Øre. (R. B.)

Dampskibsselskabet »Østersøen«s Bestyrelse vil efter Forlydende foreslaa et Udbytte for 1893 af 2 pCt.

Dampskibsselskabet »Torm« giver efter Forlydende 6 pCt. Udbytte for 1893.

### Havarier, Forlis m. m.

Den hollandske Galease »Anna«, Kaptajn Groszmeier, der var paa Rejse fra Kjøbenhavn til Middlesbro, er sprungen læk i Søen og sank 6 Sømile fra Torungerne. Mandskabet reddede sig i Skibets Baad ind til Arendal.

Vestervig, 1. Marts. Ballastet Bark »Vanderer« af Grimstad, Kaptajn H. Nielsen, paa Rejse fra Fleetwood til Hjemstedet, er strandet ved Østeragger. Mandskabet er bjerget. Skibet er rimeligvis Vrag. (R. B.)

Dampskibet »Hamlet«, Kaptajn Sommer af Kjøbenhavn, som paa Rejse fra Libau til Dunkerque med Stykgods og Heste grundstødte paa Saltholmen, bragtes flot af »Kattegat« og »Kastrup«, efter at have løstet til to Lægtere. Skibet er uskadt. »Hamlet« har indtaget sin i Lægterne opløssede Ladning og er afgaaet til Bestemmelsesstedet.

Thisted, 1. Marts (Thisted Amtsavis). I Morges Kl. 4 indstrandede paa Østeragger Strand,  $\frac{3}{4}$  Mil Syd for Agger By, ballastet Bark »Vanderer«, Kaptajn Hans Nielsen af Grimstad, kommende fra Fleetwood i England for Hjemgaende. Besætningen, 10 Mand, er bjerget. Skibet, der er 24 Aar gammelt og har 438 Tons Drægtighed, anses for Vrag. Aarsagen til Strandingen var den, at Kaptajnen antog Lodbjerg Fyr for Lindenæs Fyr i Norge. Skibet afgik fra England den 18. Februar og har havt en meget haard Rejse hele Tiden.

Da Redningsmandskabet naaede Strandingstedet, vare allerede 7 Mand i Land i egen Baad, medens Kaptajnen og 2 Mand vilde redde sig i Skibets Pram. Redningsbaaden gik straks ud, men det var først, da Prammen var ved at synke, at Kaptajnen vilde modtage Hjælp af Redningsmandskabet.

Kollision med Knippelsbro. Dampskibet »Box«, Kapt. Anderson af Gefle, som bugseredes fra Gasværkshavnen til Østersøisk Kompagni, tørnede ved Gennemsejlingen af Knippelsbro mod en af Klapperne. Broen tog ingen Skade, men Skibet fik sine Jolledavider og Kommandobroen ramponeret. Skibet skifter Fører her, den nye Førers Navn er Aagesson.

Christianssand, 7de Marts. »Twe Gebroders« af Harlingen, Kaptajn H. Kok Hauwink, ballastet fra Harlingen til Christianssand, er i Gaar Nat strandet i Nærheden af Songver Fyr. Skibet er Vrag. Kaptajnen, Styrmanden og en Kahytstrendre druknede. (R. B.)

### Skibsefterretninger.

#### Dampskibe.

##### Det forenede Dampskibsselskab.

Alexander III, Rabe, afgik 3. Marts fra Smyrna, bestemt til Aarhus og Kbn. — A. N. Hansen, Thidemann, passerede 5. Marts Dover, bestemt til Kbhvn. — Antwerpen, Caroc, ankom 28. Febr. til Odessa, bestemt til Kbhvn. — Baron Stjernblad, Michelsen, afgik 27. Febr. fra Newcastle, bestemt til Genua, Livorno, Neapel og Sicilien. — Castor, Kruse, afgik 6. Marts fra Piræus, bestemt til Smyrna, Konstantinopel, Sevastopol og Odessa. — Chr. Broberg, Gotsche, ankom 3. Marts til Oran, bestemt til Kbhvn. — Dagmar, Hansen, afgik

4. Marts fra Kjøbenhavn, bestemt til Lissabon, Marseille og Spanien. — Douro, Brabrand, afgik 3. Marts fra Lissabon, bestemt til Kbhvn. — Georgios I., Rohde, afgik 3. Marts fra Tunis, bestemt til Piræus, Konstantinopel Sevastopol og Odessa. — J. C. Jacobsen, Bech, afgik 4. Marts fra Cadix, bestemt til Bordeaux, Kbhvn. og Østersøen. — Kiew, Rasmussen, ankom 4. Marts til Bordeaux, bestemt til Kbhvn og Østersøen. — Kursk, Staal, ankom 19. Febr. til Bordeaux, bestemt til La Rochelle, Havre, Kbhvn. og Østersøen. — Leopold II., Jespersen, afgik 5. Marts fra Kbhvn., bestemt til Antwerpen, Levanten og Sortehavet. — L. P. Holmblad, Ingerslev, ankom 28. Febr. til Moss, bestemt til Kbhvn. — O. B. Suhr, Koch, afgik 4. Marts fra Sunderland, bestemt til Marseille og Spanien. — Omsk, Kihl, ankom 28. Febr. til Kbhvn., bestemt til Reval. — Tejo, Fenger, ankom 5. Marts til Kbhvn. bestemt til Bordeaux. — Thyra, Garde, ankom 1. Marts til Kjøbenhavn. — Tomsk, Petersen, ankom 1. Marts til Antwerpen, bestemt til Levanten og Sortehavet. — Vesuv, Gade, ankom 6. Marts til Barcelona, bestemt til Genua, Livorno, Neapel, Bari og Sicilien. — Botnia, Holm, afgik 7. Marts fra Kbhvn., bestemt til Hangø.

Constantin, J. V. Fenger, ankom 4 Marts til Newcastle. — Esbern Snare, S. C. Holm, ankom 4. Marts til Odense. — Esbjerg, C. Bentzen, afgik 7. Marts fra Odense, bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg. — Georg, J. Nielsen, ankom 3. Marts til Kbhvn. — Knuthenborg, C. S. Hansen, ankom 4. Marts til Newcastle. — Kronen, P. Petersen, ankom 5. Marts til Newcastle. — Storebelt, A. Güllich, afgik 7. Marts fra Nakskov, bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Union, C. N. Bloch, afgik 7. Marts fra Leith, bestemt til Aalborg. — Eos, Mattsson, ankom 5. Marts til Malmø.

Anglo Dane, Th. Petersen, ankom til Kbhvn. 6. Marts, bestemt til Anvers. — Axelhuus, B. J. Goll, ankom 5. Marts til Arendal, bestemt til Trondhjem. — Bergenhuus, Jørgensen, pass. Hanstholm 5. Marts, bestemt til Hamburg. — Charkow, C. Fischer, ankom 4. Marts til Hull, bestemt til Libau. — Christian IX, P. Møllerup, ankom 5. Marts til London, bestemt til Kbhvn. og Pillau. — Christianssund, E. C. Jensen, ankom 4. Marts til Kbhvn. — Frederik, J. Harboe, afgik 4. Marts fra Hull til Kbhvn. og Pillau. — Jolantha, S. Hansen, afgik 5. Marts fra Libau til Hamburg. — Kasan, H. Thomsen, ankom 5. Marts til Pillau, bestemt til Kbhvn. og London. — Laura, P. Christiansen, afgik 7. Marts fra Granton, bestemt til Færøerne og Island. — Libau, H. Andersen, ankom 3. Marts til Hamburg, bestemt til Kbhvn. — Minsk, H. Olsen, afgik 2. Marts fra Hamburg til Danzig. — Louise, E. Brabrand, ankom 1. Marts til Pillau, bestemt til Kbhvn. og Hull. — Morsø, Th. Lind, ankom 3. Marts til Hull, bestemt til Libau. — Moskov, J. Petersen, ankom 4. Marts til Anvers, bestemt til Kbhvn. og Libau. — Nishnij Novgorod, J. Harder, ankom 4. Marts til Anvers, bestemt til Riga. — Nordjylland, P. Jensen, ankom 6. Marts til Libau, bestemt til Hamburg. — Odin, J. Frisenette, ankom 5. Marts til Hamburg, bestemt til Kbhvn. — Perm, L. Christensen, ankom 5. Marts til Kbhvn., bestemt til Marstrand og London. — Pregel, Egidiusen, afgik 6. Marts fra Libau til Hull. — Romny, Joh. Andersen, ankom 6. Marts til Libau, bestemt til Hull. — Tula, P. Paaske, ankom 4. Marts til Kbhvn., bestemt til Hamburg. — Valdemar, F. Sørensen, ankom 5. Marts til Libau, bestemt til Antwerpen. — Vendsyssel, H. P. Sørensen, ankom 26. Febr. til London, bestemt til Libau. — Nidaros, C. Nielsen, ankom 7. Marts til Kbhvn, bestemt til Stetin. — Olga, A. Norden, ankom 4. Marts til Kbhvn., bestemt til Königsberg.

#### Carl, Skjold, Gorm.

Dan, Kræmer, afgik fra Libau 6. Marts, bestemt til Dunkerque. — Danmark, Heintzelmann, afgik fra Kbhvn. 28. Febr., ankom til Libau 2. Marts. — Erik, H. W. Wrisberg, afgik fra Libau 10. Febr., ankom til Antwerpen 18. Febr. — Frode, Christensen, afgik fra Port Said 4. Marts, bestemt til Nicolaieff. — Knud, Jørgensen, afgik fra Libau 5. Marts, bestemt til Hull. — Magnus, Aaris, afgik fra Blyth 1. Marts, ankom til Swinemünde 5. Marts. — Olaf, Risø, afgik fra Burntisland 6. Marts, bestemt til Swinemünde. — Skjold, Jensen, afgik fra Blyth 28. Febr., ankom til Libau 5. Marts. — Svend, Schmidt, afgik fra Blyth 27. Febr., ankom til Pillau 4. Marts. — Volmer, Jørgensen, afgik fra London 3. Marts, bestemt til Blyth.

#### Kjøbenhavn.

Carl Heckscher, Petersen, ankom til Kbhvn. 2. Marts. — Fyen, Petersen, afgik fra Reval 7. Marts til Ghent. — Hafnia, Neergaard, afgik fra Riga 3. Marts til Dunkerque. — Jylland, Starck, afgik fra Kbhvn. 7. Marts til Reval. — Sjælland, Hansen, afgik fra Ghent 2. Marts, ankom til Blyth 3. Marts, afgik 6. Marts til Kbhvn.

**Nordsøen.**

England, Hansen, ankom til Libau 7. Marts. - Holland, Jensen, afgik fra Nantes 4. Marts, bestemt til Grangemouth. - Rusland, Schmidt afgik fra Tarragona 6. Marts, bestemt til Buriana - Skotland, Albrechtsen, afgik fra Warkworth 5. Marts til Masnedund. Tydskland, Svendsen, afgik fra Libau 6. Marts til Rotterdam.

**The Anglo Dane Steam Ship Company Limited.**

Swarland, Pii, afgik fra Libau 4 Marts, bestemt til Dunkirk.

**Thingvalla.**

Hekla, Laub, afgik fra Christianssand 16. Febr. til New York. - Norge, Knudsen, afgik fra New-York 28. Febr. til Kbhvn. - Thingvalla, Berentzen, afgik fra Christianssand 2. Marts til New-York.

**Det Store Nordiske Telegrafelskab.**

H. C. Ørsted, Ørsted, ankom 6. Marts til Peterhead. - Store Nordiske, Suenson, ligger i Shanghai.

**Det Helsingørske Dampskibsselskab.**

Dana, Larsen, ankom til Libau 28. Febr., afgik 4. Marts til London. - Kronborg, Krohn, afgik fra Reval 28. Febr., ankom til London 6. Marts.

**Jydsk-engelske Dampskibsselskab, Aarhus.**

Hengest, Olsen, afgik fra Boness 2. Marts, ankom til Nyborg 5. Marts, ankom til Aarhus 7. Marts. - Octa, Ene-mark, ankom til Gøteborg fra Newcastle 7. Marts. - Orrik, Erichsen, afgik fra Gøteborg 2. Marts, ankom til Newcastle 5. Marts.

**J. Lauritzen, Esbjerg.**

Nerma, Degn, ankom til London 3. Marts, afgik til Newcastle 5 Marts. - Nordsøen, Meinerlz, ankom til Boness 3. Marts, afgik s. D., ankom til Esbjerg 5. Marts.

**Sejlskibe.****H. A. Hansen, Thurø.**

Vega, Rasmussen, afgik fra Rotterdam 6. Marts til Middelsbro. - Venus, Jensen, afgik fra Grangemouth 2. Marts til Kbhvn.

**Chr. Simoni, Aalborg.**

Brig Carl, Jens Andersen, afgik fra Aalborg 2. Marts til Kennelpans.

**Fanø, Nordby.**

Ane Cathrine, Warrer, afgik fra Rio Janeiro 6. Febr. til Cap Trio. - Anna, Clausen, afgik fra Cadiz 25. Febr. til Hamburg. - Franz Schwabe, Paulsen, ankom til Banda fra Amsterdam 27. Decbr. - Ingmar, Jørgensen, afgik fra Guayle-guay (Argentina) 28. Januar til Pernambuco. - Mette Cathrine, Ankersen, afgik fra Rio Janeiro 6. Febr. til Aracaju. - Nancy, Pedersen, afgik fra Santos 27. Januar til Aracaju. - Tercera, Holm, ankom til Cape Town fra Swansea 5 Marts. - Union, Svarrer, ankom til Hamburg fra Charleston 4. Marts. - Venus, Holm, afgik fra Santos 25. Decbr., ankom til Sydney 23. Febr.

**M. Christiansen, Rønne.**

M. Christiansen, Bager, afgik fra Rønne 25. Febr., ankom til Rügenwalde 1. Marts for at laste til Østkyst England. Kulhavn. - Tre Søstre, Hintze, afgik fra Jersey 8. Febr., ankom til St. Ybes 28. Febr.

**Fragtberetninger.**

D'Hrr. Holm & Wonsild, København og Lübeck, meddele os den 8. Marts:

Dampere. Siden vor sidste Beretning er der foregaaet en mærkværdig Forandring i Fragtmarkedet paa Østersøen, Omsætningen er taget saa betydeligt af, at flere af de forhaandenværende disponible Dampere aldeles ikke kan finde Beskæftigelse; Fragtraterne ere som Følge deraf ogsaa gaaet betydeligt lavere.

Reval noter: 1/3 d. London, 1/4 1/2 d. Rotterdam, 1/6 d. Antwerpen, Dünkirk eller Ghent, 1/7 1/2 d. Rouen, alt pr. 496 lbs. Hvedebasis - 22 francs Dünkirk eller Ghent, 27/28 francs Rouen pr. ton Hør - til Danmark 14/15 Mark pr. 2000 Kilos Rugbasis, 23/24 Mark pr. 2000 Kilos Klid.

Libau noter: 1/- à 1/1 1/2 d. London, Storbritanniens

Østkyst, 1--3/4 d. Rotterdam, 1 1/2 d. Continent, 1/4 1/2 d. Rouen, 1.6 3/4 d. Kanalen, 1/10 1/2 Bristolkanalen, alt Havrebasis; til Danmark 12 13 M. pr. 2000 Kilos Rugbasis, 19/21 M. pr. 2000 Kilos Klid.

Danzig melder et meget flovt Fragtmarked, særlig fra denne Maanedes Begyndelse; der ligger flere Partier Foderstoffer til Afskibning, men paa Grund af de nedgaaende Priser paa disse Artikler holde Befragterne deres Afladninger tilbage og heraf følger de nuværende lave Fragtrater. Danzig - Danmark noteres 40/45 Pf. pr. 50 Kilo Klid og 5 6 Mark pr. 1000 Kilo Oliiekager eller tunge Kornvarer.

Fra Königsberg og Stettin meldes kun faa Afskibninger til forholdsvis smaa Fragter.

Kulfragter fra Storbritanniens Østkyst til Danmark ere fremdeles lave, større Baade erholde 4/à 4,6 d., mindre Baade 5/ à 5/6 d. pr. Ton.

For Sejlskibe er Fragtmarkedet fremdeles roligt og uden Betydning.

Kulfragterne fra Storbritanniens Østkyst til Danmark 5 £ à 7 £ pr. Keel efter Skibenes Størrelse.

D'Hrr. N. Johansen & Dahl, Liverpool, meddele os under 3 Marts:

Markedet for Udfragterne har i forløbne Uge været gennemgaaende uforandret. I Kulfragterne til River Plate spores der lidt Opgang, forarsaget ved en tilsvarende Nedgang i Kornfragterne derfra.

Pitch Pine Fragterne til Europa ere faste, og en Del Befragtinger har fundet Sted til 2/6 over forrige Uges Rater.

Fra de nordre Havne i Staterne er der godt Begær efter prompte Baade for Korn à 3/3 til 3/4 1/2, og for Stykgods à 15/6 til 16/-.

Fragtslutninger for Trælast fra Canada gaar kun trent og til vedholdende lave Rater for Foraarsafskibning, for Sommerlastning tør en Bedring maaske ventes.

Sortehavsfragterne ere flove; Købmændene have ondt ved at ekspedere den optagne Tonnage, og af den Grund finder den ledige Flaade vanskeligere Employering.

Ostindie-Markedet er stille. Fra Bombay, Kurrachee og Calcutta er der temmelig godt Begær efter Skibsrum for Lastning inden Maj Maaned, men til uforandrede Rater.

Fra Australien rapporteres kun faa Befragtinger og til forrige Uges Noteringer.

For prompt Afskibning betales der for Hvede fra Vestkysten af Syd-Amerika 25/6 og fra San Francisco 25/-.

I forløbne Uge er der blandt andet sluttet som følger:

Fra Liverpool til Malmø - Hvede à 9,6, Stykgods à 12/6, Salt til København eller Aarhus à 5/, alt pr. Damp.

Kul til Point à Pitro à 6/-, Buenos Ayres 10/-.

Cardiff til Bahia 12/6, Permanbuco 12/6, Rio Janeiro 15/-, Buenos Ayres 10 6, Parana 11/-.

London til Rio Janeiro Stykgods à 20/-, San Francisco 9/6, Glasgow til Monte Video 10 3, Buenos Ayres 11/6, Brisbane 10/-.

Nicolajeff til U. K.-Kont. 12/6, hvis Bergen eller Kjøbenhavn 14/-, Moss og/ eller Christiania 14/3; Odessa 10,9 à 11/6-Leith 11/-, Kjøbenhavn 12 6; Sebastopol 10/9 à 11/3. Donau 13/6 à 14/-, Benisaf til Newport 8/-, Salonica 9 6; Varna 10/9; Garrucha til Newport 8/-; Bona til Tyne 6/-; Bilbao til Middelsbro 5,6; Glasgow 5/3; Cardiff 4/-; Huelva til Grangemouth 8/3; Hamburg 7/3; Stettin 9/6.

Calcutta til U. K. 25/-; Bombay 18/9 à 20/-; Marseille 18/-; Rissladninger 30/ à 31/9. Korn fra River Plate 23/6. Alt for Dampskibe.

For Sejlere sluttedes der Pitch Pine fra Gulfhavnene til Europa à 92/6 til 100/- efter Størrelsen.

Harpiks og Terpentin fra Savannah & c. 2/6 à 2/10 1/2 + 5 0/0 & 3/9 à 4/1 1/2 + 5 0/0 til U. K.-Kont, 3 pence mindre hvis direkt for Maj og senere Afskibning.

Trælasten fra Canada til Vestengland, Østirland sluttet til 37/6 fra Halifax, 40/- fra St. John, Westbay 39/-, Strediac 41/3 à 45/-, Bayverte 38/9 à 41/3, Dalhousie, Bathurst, Bersimis 40/-, Quebec til Liverpool 18/6, Greenock 17/-, Sunderland 18/6.

Vor Korrespondent i Newcastle o/ Tyne, meddele os under 3. Marts:

Fragtmarkedet her er vedvarende stille.

Udfragterne ere fremdeles lave, Middelhavet til uforandrede Rater, hvorimod Fragterne til den pyrenæiske Halvø Nord- og Vestkyst ere faldne yderligere. For Østersøen er Begæret for Dampere yderst ringe. - Retur viste der sig en noget større Efterspørgsel fra Erts-Havnene. Sorte-Havet og Donauen er derimod roligt med forholdsvis faa Befragtinger.

Blandt Udfragterne kan nævnes følgende: Dampskibe Kjøbenhavn 1600 Tons 4/3, Korsør 1400 4/3, Stettin 1400 4/6, Drammen 1300 4/3, Lissabon 1900 5/3, 1800, 1700, 1500 5/, Oporto 1600 5/9 800 6., Malaga 1100 7/6, Taragona 1100 8/9, Cette 3000 5/6, Genua 2000 5/9, Livorno 2400 6/, Neapel 2100

5/9, Venedig 2100 7/3, Triest 2200 7/, Alexandria 2200 5/7 1/2. Sejlere. Archangel £ 4.10. Nord-Norge £ 5.15, Kotka £ 5. Gode danske Ø-Havne £ 6.10/ til £ 7. Middlesbro til Havn paa Murman-Kysten 6 option, Archangel 5/ Salt

Blandt Returfragtetne nævnes følgende: Archangel til Boston 280 Stand. 44/ d. b. — Hernøsand & Sundswall til Huelva 525 Stand. 60 pesetas d. b. — Nicolajeff/ Vavaroffka til U. K. 12/6, Bergen, Kjøbenhavn 14/. — Odessa til London, Hull, Antwerpen, Rotterdam 11/, Hamburg 11/6. — Donau U. K. Kont. 13/9 — do. 14/, hvis Rotterdam 13/6 — Bilbao til Middlesbro 5,6 — Benisaf til Middlesbro 8/9 — Elba til Tyne 9/6 — Spanien til U. K. 1350 Tons død Vægt £ 600 — Spanien til Hull eller Tyne 1125 Tons d. V. £ 575. — Tripoli Kyst til Tynen 1788 Netto Tons £ 1375.

»Fairplay« skriver d. 2. ds. bl. a. følgende om Fragtforholdene:

Flovheden i Sortehavs Markedet har vedvaret i den forløbne Uge. Paa Grund af det store Antal Dampere, som findes i Odessa, og deraf følgende Ophold ere Raterne vedblivende lave og noteres til L. H. A. R. 10/9 d. à 11/ Fra Sevastapol, Theodosia eller Novorossisk ere de højest opnaelige Ralter ligeledes 10/9 à 11/. Fra Nicolajeff har et rigeligt Anbefragtninger fundet Sted; ikke desto mindre ere Raterne kun flove og noteres for Marts-Lastning 11/ à 11/6 til L. H.

A. R. Til Middelhavet er der kun ringe Efterspørgsel. Raterne fra Odessa til Marseille etc. ere frcs 1.30 cent. til 1.35 cent. og fra Nicolajeff frcs 1.40. Fra Azoff er der ligeledes kun ringe Efterspørgsel efter Tonnage for forv. Lastning, og der noteres 13/6 à 14/ (med 6 d. Fradrag for fuld Byglast), medens der til Middelhavet betales 13 frcs. Option af Spanien 14 frcs.

Donau-Floden er stadig lukket. Dog synes Kulden ikke at være særlig stærk, der meldes i de sidste Dage kun 2—3° Frost. Raterne ere lavere, idet der nu noteres for Lastning i Slutningen af Marts 13/ til L. H. A. R. 13/6 d. til Hamburg. Til Marseille er der lidt Begær efter Tonnage til 13 1/2 frcs. og til 1 à 2 Havne i Vest Italien 13 à 13 1/2 frcs, til Barcelona 16 1/2 frcs.

Efterspørgslen er vedvarende stærk fra Ertshavnene i Middelhavet, og forholdsvis høje Rater betales især i Tilfælde, hvor Befragterne ere særlig foretagne for Baade. Fra Carthage til Middlesbro kan opnaas 8 6 d. à 8/9 d. og til Mostyn Quay 9/ à 9 6 d. Fra Elba til Middlesbro 9/3 à 9,6 og fra Benisaf til Cardiff eller New-York 8' à 8/5. Fra Ergastina eller Seriphos er den højest opnaelige Rate til Middlesbro, Dunkirk, Rotterdam etc. 8,9 d. à 9/.

Amerika-Markedet er fast. Der er god Efterspørgsel efter Baade for Marts Lastning for Korn fra de nordlige Havne til Antwerpen, Rotterdam eller Hamburg til 3/ à 3 1/2 d. For

## Efterretninger for Søfarende.

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

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

**Limfjorden.** 1 *Thyborøn-Kanal* er Dybden for Tiden ved Højvandstid:

Paa *Havrevlen* 9 Fod.

I *Kanalen* 9 Fod.

Paa *Fjordgrunden* 11 Fod.

### Østersøen, Sundet og Lille Belt.

**Rusland Libau.** Fyret paa *Libau* S.-lige Molehoved er midlertidig slukket.

**Tyskland. Stettiner Haff.** Fyrskibene »*Woitzig*« og »*Kaiserfahrt*« ere inddragne paa Grund af Is.

**Fyrskibet „Palmerort“.** Paa Fyrskibet »*Palmerort*« er der anbragt en Raa, hvorfra vises Signaler, som angive Dybden i *Palmerort-Rende*.

Ballonen, som Fyrskibet havde paa Toppen, er nedtagen.

**Flensborg-Fjord** Paa Fyrskibet »*Kalk Grund*« gives Taagesignal med Gongen. Naar et Skibs Taagesignal høres, affyres Kanonskud.

**Lille-Bælt.** I *Flensborg-Fjord*, *Als-Sund* og *Aarø-Sund* ere Spirtønderne mærkede med Tal. Spidstønderne med Bogstaver.

### Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Tyskland. Weser.** Sort Tønde Nr. 25, ovenfor *Geeste Munding*, er flyttet noget og ligger nu i 32 Fod Vand, Lavvande, fra *Blexen Kirke* i Ø. t. S. 3/4 S. og med de to Fyrtaarne ved den ny Sluse og paa *Bremerhavnen* gamle Havns N.-Mole overet i S. t. V. 7/8 V.

Den 15de Februar 1894 er paa *Lesum* Baake tændt et Fyr med Formærkelser. Det viser hvidt Lys med to røde Sektorer, af hvilke den ene lyser fra NV. t. V. 3/8 V. til NV. 5/8 N., den anden fra S. t. Ø. 3/4 Ø. til SØ. t. S. 1/4 S. Flamens Højde: 34 Fod. Linseapparat af 6te Orden.

Btæken er graa og staar lige overfor *Vegesack* paa Stenøemningen, som adskiller *Lesum* fra *Weser*. 53° 10' 6" N. Br. 8° 37' 37" Ø. Lgd.

Samtidig er det røde, faste Fyr paa *Vegesack* Havns S.-Mole forandret til et hvidt, fast Fyr.

**Jade.** Fra den 16de April til 19de Maj afholdes Skydeøvelser i *Jade* fra Kl. 6 Fm. til 6 Em. og den 11te Maj ogsaa om Natten.

Skydepladsen, som er spærret, begrænses saaledes:

- Fra 16de til 21 April og fra 7de til 10de Maj: Mod N. af Linien, Observatoriet — *Eckwarden Kirke*, mod S. af Linien, det gamle N.-Molehoved—*Schweiburger Mølle* i 14,000 Alens Afstand fra Kystbatterierne og N. for *Eckwardenhörn* i *Jades* hele Bredde.
- Fra 23de til 28de April: Mod N. af en Linie fra Fort *Rüstiersiel* og N. efter, mod S. af Linien, Fort *Rüstiersiel*-Tønde W i 14,000 Alens Afstand fra Fortet, og fra *Langwarden-Pynt* i *Jades* hele Bredde.
- Fra 30te April til 5te Maj, fra 11te til 15de Maj og fra 17de til 19de Maj: Samme Begrænsning som angiven

under a, men kun i 8,000 Alens Afstand fra Kystbatterierne.

d) Den 16de Maj: Mod N. af en Linie fra Fort *Rüstiersiel* og N. efter, mod S. af Linien, det gamle N.-Molehoved—*Schweiburger Mølle*, ned ad Floden i 14,000 Alens Afstand fra Fort *Rüstiersiel*, op ad Floden i 14,000 Alens Afstand fra Fort *Heppens* og mellem *Eckwardenhörn* og *Langwarden-Pynt* i *Jades* hele Bredde.

Naar der skydes, hejses sort Flag paa Forterne, og Skydepladsen er da spærret for al Sejlads. Signaler fra Skib eller Land skulde ubetinget følges.

Den røde Spirtønde A i *Aussenjade* har som Topbetegnelse en Kegel med Spidsen nedad.

Den 26de Februar 1894 tændes det elektriske Fyr igen paa *Lystønden* i *Aussenjade*, N. for *Wangeroo*.

Fra den 11te til 17de Marts 1894 foretages mellem Kl. 8 1/2 og 10 1/2 Em. Forsøg med *Wangeroo* Fyr.

**Holland. Zuiderzee.** *Urk* hvide Blinkfyrt er beskadiget og viser midlertidig hvidt, fast Lys.

**Maassluise Scheur.** Det hvide Fyr med Formærkelser paa V.-Pynten af *IJselmonde* er igen tændt.

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

**Frankrig Boulogne** Medens Portene til *Dokkerne* i *Boulogne* istandsættes, hvilket vil vare omtrent et Aar, gælde følgende Bestemmelser:

Fordokken kan ikke benyttes.

Udgaaende Skibe maa gaa ud i Fordokken, saa snart den inderste Port aabnes og senest et Kvarter før Højvande. Efter den Tid maa de vente til næste Højvande.

Indgaaende Skibe maa ikke gaa ind, før de udgaaende ere komne ud.

Portene lukkes, naar der er 22 Fod over Nulpunktet.

**England. Bristol channel.** Vraget af Damperen »*Carnago*«, som laa sunket S. for *Sulli island*, er borttaget. Vragtønden og Vragfyrskibet ere inddragne.

Damperen »*Clytha*« er sunken c. 1 Kml. N. 44° V. fra det V.-lige Fyr ved *Barry docks*. En Vragtønde er i 7 Fv. Vand udlagt tæt SV. for Vraget og et Vragfyrskib, som viser de sædvanlige Signaler, 1 Kbl. SSV. fra Vraget.

### Nordlige Atlanterhav.

**Vrag m. m. i Atlanterhavet** I *Atlanterhavet* er Vrag m. m. truffen saaledes:

Den 13de Januar. 50° 10' N. Br. 15° 40' V. Lgd. Vrag af et Skib paa c. 1,000 Tons, med Klyverbom og Forstævn over Vandet.

Den 19de Januar. 49° 11' N. Br. 10° 7' V. Lgd. Bark, fuld af Vand, Masterne staaende, Stumper af Sejl.

Den 21de Januar. 48° 45' N. Br. 10° 2' V. Lgd. Vraget af Bark »*Havelock*«.

Den 24de Januar. 24° 30' N. Br. 56° 37' V. Lgd. Vrag af et Skib paa c. 600 Tons, Agterskibet under Vandet, Master og Klyverbom gaaede overbord.

Den 24de Januar. 36° 22' N. Br. 34° 52' V. Lgd. Vrag af et Skib paa 4 à 500 Tons, som længe havde drevet om.

Den ? Januar. 41° 3' N. Br. 45° 23' V. Lgd. Bark, fuld af Vand, grønmalet med hvide Dækshuse, uden Master.

Den 28de Januar. 34° 50' N. Br. 52° 32' V. Lgd. Vrag af Skonnert »*Robert P. Chandler*«. Stumper af Masterne endnu staaende.



C. F. O. Basis er den højst opnaalige Rate 3/3 d. à 3 1/2 d. Stykgodsfragterne fra de nordlige Havne holde sig faste og noteres 15/6 d. à 16/ til U. K. Kontinentet. Fra New Orleans kan opnaas 13/ à 13/6 til U. K. Kontinentet, Rouen inklusive. Phosphate Raterne fra Florida holde sig paa 19/ à 19/6 til U. K. eller Kontinentet med Option af Øresund eller Østersøen 21/ à 22/. Fra Pensacola er der nogen Efterspørgsel efter Tonnage og noteres til U. K. 102/6 d. Optinon Kontinentet 105/. Naar man tager i Betragtning, at der i Fjor betaltes 112/6 d., og Fragterne vare da gennemgaaende betydelig lavere end nu, saa indse vi ikke, hvorledes Befragterne kunne vente at holde Skibsrum til de nuværende Noteringer.

Bombay-Raterne ere blevne lavere siden vor sidste Beretning, men der er ingen Tvivl om, at denne Nedgang kun er forbigaaende. Der noteres nu for Lastning straks saavel som Marts 21/ à 21,6 d., April og Maj 20/, Juni og Juli 18/6 à 19/. Calcutta-Markedet er fast; i Sædeleshed for prompte Baade, for hvilke vi tro, der kan opnaas 33/9 d. à 35/ for Jute til Dundee. Raterne noteres som følger: London 27/6 for d. w., 32/6 for Høfrø eller Jute, Dundee og Hamborg 33/9 d. Kurrachee Raterne holde sig vedblivende faste paa 20/ à 21/.

River Plata Markedet er vedblivende flovt, og noteres 23/ à 23/6 d. Fra Buenos Ayres betales for Uld til Antwerpen, Rotterdam eller Hamburg 14 à 14 1/2 Mark pr. Cubic Meter

Raterne fra Wales til Buenos Ayres eller Boca ere faste og holde sig paa 10/ à 10/6 d.

Der er vedblivende Begær efter Tonnage fra Pernambuco til U. S. til 13/6, med 1/3 d. ekstra for at anløbe Hampton Red for Ordre. Fra de nordlige brasilianske Havne noteres for Bomuldsfrø til Liverpool, 19/.

D'Hrr. **Funch, Edye & Co., New-York**, meddele under den 23. Februar:

Siden vor sidste Beretning have de forskellige Retninger af vort Dampskibs-Marked ikke udvist nogen nævneværdig Forandring. Forretningerne have gennemgaaende kun været af et begrænset Omfang, dog med Undtagelse af Cuba-Havnene, fra hvilke et rigeligt Antal Befragtninger have fundet Sted. Efterspørgslen indskrænker sig dog kun til prompte Skibe, men Begæret, selv efter saadanne, har ikke været tilstrækkeligt presserende til at foraarsage en yderligere Fremgang i disse Rater. For Kvæg er der til London, Liverpool og Glasgow betalt 45/—47/6, og i et enkelt Tilfælde er der for en Dækslast til London betalt 50/. Part-Raterne holde sig ellers faste og ere ikke uden Tegn paa en yderligere Fremgang.

Sejlskibsmarkedet holder sig livløst, men da Fremkomsten af Skibsrum er begrænset, holde Raterne sig uforandrede og faste. Vi have ikke det mindste af Interesse at berette herom i Dag.

Den 1ste Februar 46° 10' N. Br. 46° 50' V. Lgd. Vrag med Bunden opad.

#### Forenede Stater i Nord-Amerika. Frenchmann bay. Maine.

Den sort og hvid lodret sribede Fløjtetønde, som laa 1 3/8 Kml. S. 23° V. fra Egg rock Fyr, er inddragen og udlægges ikke igen.

Massachusetts. En sort og rød vandret sribet Spirtønde er udlagt ved Indløbet til Boston harbor for at afmærke en 8 Fods Pulle mellem North- og South-channels. Tønden ligger fra Long island head Fyr i N. 53° Ø. og fra Great Faun Baake i S. 51° Ø.

Om Sommeren ombyttes Spirtønden med en Tøndevager.

Delaware. Flere Skibe ere forliste ved at forsøge at løbe over Delaware Bølgebryder i Aabningen mellem Isbryderen og den egentlige Bølgebryder. Skibsførere advares mod at benytte denne Aabning, der skal lukkes.

Georgia. I Savannah ricer er Løbet i Nærheden af Oyster Beds Fyr udvidet.

Den 20de Februar 1894 inddrages Spirtønde Nr. 11, som ligger c. 1 Kbl. S. 55° V. fra Fyret.

Samtidig udlægges sort Tøndevager Nr. 11, Oyster rock, ved N.-Kanten af 15 Fods Kurven, 1 1/2 Kbl. S. 37° V. fra Fyret. 15 Fods Kurven gaar ved Tønden i Ø. t. S. og V. t. N.

St. Augustine harbor. Florida. Sand island East sorte Baake Nr. 1 er ombyttet med en sort Spidstønde Nr. 1, kaldet Sand island East Tønde. Den ligger fra St. Augustine Fyr i N. 24° V. og fra Fort Marion NØ.-Hjørne i N. 43° Ø.

Comache island East røde Baake Nr. 2 er ombyttet med en rød Spidstønde Nr. 2, kaldet Comache island East Tønde. Den ligger fra St. Augustine Fyr i N. 24° V. og fra Fort Marion NØ.-Hjørne i N. 36° Ø.

#### Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Italien. Spezia-Bugt. I Spezia-Bugt er Opankring forbudt paa følgende Steder: Inden for 3 Kbl. fra Fyret paa SV.-Enden af Dæmningen i Spezia-Bugt og inden for 2 Kbl. fra Fyret paa NØ.-Enden af samme Dæmning, samt i Varignano Bugten inden for Linien mellem Pynt Varignano og Pynt Santa-Maria

Cevita-Vecchia Forandringen i Belysningen af Civita-Vecchia Havn er indtil videre udsat.

Østerrig-Ungarn. Arbe. Baaken paa Grunden Fracagno, uden for Havnen Arbe, er ødelagt.

Grækenlands Ø.-Kyst. I Ergasteria-Bugt er der kun 16 Fod Vand i 1 Kbl. Afstand fra Pynterne langs S.-Kysten.

For at være sikker paa at holde 5 Fv., maa man ikke komme Pynterne nærmere end 1 1/2 Kbl.

Tunis. Cani Khelb. Den 15de Maj 1894 forandres det hvide, faste Fyr paa Øen Cani Khelb til et Blinkfyr, der hver 10 Sekunder viser To-Blink. Spejllapparat af 4de Orden.

Den 20de Marts slukkes Fyret, og samtidig tændes to midlertidige, hvide, faste Fyr, et paa Taarnets Ø-Side og et paa dets V.-Side. Flammerens Højde: 109 Fod Synsviddens: 6 Kml.

Naar det permanente Fyr den 15de Maj tændes, slukkes de to midlertidige Fyr.

#### Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Ved Indløbet til Northwest channel er i 13 1/2 Fod Vand udlagt en sort Tøndevager, mærket »Jetty« med hvidt, tæt udenfor Yderenden af den oversøiske Dæmning. Den ligger fra Northwest passage Fyr i N. 19° Ø. og fra Klokketønden ved Indløbet i S. 8° V. Man skal gaa V. om Tønden.

Smaa Antiller. St. Lucia. Ved Indsejling til Port Castries maa man ikke tage Vigie point klos, da Strømmen sætter ind og Vinden skifter.

Vraget af »Olga« ligger sunket ved N.-Siden af Indløbet til Port Castries, ud for Vigie point, saa at Masterne spærre Løbet indtil 1 Kbl. fra Pynten. Kun en Raanok er over Vandet. 14° 1' 40" N. Br. 61° 0' 55" V. Lgd.

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

Brasilien. Estancia SØ. Grunden, som har været rapporteret at ligge paa 9° 22' S. Br. 35° 22' V. Lgd. maa antages ikke at findes paa eller i Nærheden af det angivne Sted.

Kap Frio. Signal-Stationen ved Kap Frio ligger paa en 600 Fod høj Banke lige inden for Øen Frio, 1,8 Kml. N. 32° V. fra Fyrtaarnet og i S. 10° Ø. fra Kirken Nostra Senhora dos Remedius. Bygningen er hvid med rødt Tag. 22° 59' 10" S. Br. 42° 1' 4" V. Lgd.

#### Karantænebestemmelser m. m.

Spanien. — Tripolis er erklæret for smittet af Kolera, Rio Janeiro af gul Feber.

Tyrkiet. — Overfor Tripolis gælder 1 Dags Observation. Grækenland. — Skibe fra Dardanellerne underkastes 5 Dages Observationskarantæne. Karantænen overfor Tripolis er hævet, men Skibene underkastes stræng Lægeundersøgelse.

Ægypten. — Skibe fra Palermo gives fri Praktika

#### ABONNEMENTSPRISEN

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

Bladet omdales ved Postvæsenets Foranstaltning.

#### AVERTISSEMENTSPRIS:

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

Redigeret af L. DRECHSEL.

i Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER FREDAG.

Nr. 25.

Kjøbenhavn, Fredag den 16. Marts 1894.

1. Aarg.

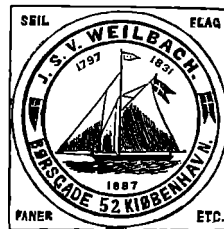
INDHOLD: Dampskibsrederi-Foreningen. — Vort Konsulatvæsen, af Skibsmægler Ulrik Holm. — Literatur. — Bjergning af Hamburger Bark »Selene«. — Spørgsmaal og Svar. — Generalforsamlinger. — Fra Sø og Land. — Havarier og Forlis. — Skibsefterretninger. — Fragtberetninger. — Efterretninger for Søfarende.

**AXEL E. AAMODT,**  
18, Kongens Nytorv 18.  
Grundlagt 1857. Telefon 106.  
*Lager af Tegne- og  
Maleartikler for Ingeniører og  
Industridrivende.*

**Cacaopulver**  
af god Kvalitet kjøbes billigere  
end i Udlandet paa  
**Brødr. Tychsens**  
**Fabrikslager**  
ved Chr. C. Tychsen  
Lille Kannikestræde 3,  
Kjøbenhavn K.  
Sendes frit til danske Havne.

Fra Aktiebolaget Bofors & Gullspång i Sverrig leverer jeg  
paa Bestilling større og mindre Gjenstande i  
**støbt Staal,** saasom:  
**Skibstævne, Stempler, Tandhjul,**  
**Skibsskruer, Krumtappe, Ankere,**  
**Roerammer, Ambolte, etc. etc**  
Støbt Staal fra Bofors-Gullspång er smeddeligt samt i Styrke  
og Sejghed fuldt jævnførligt med det bedste smeddede Staal  
af tilsvarende Haardhedsgrad  
Kjøbenhavn. Jørgen Jensens Efterfigr.

**Skibsdagbøger**  
(Normalpapir)  
1/1 Aars & 1/2 Aars,  
til Forbrug og Forhandling  
billigst hos  
**S. Friedlænder.**  
14 Ved Stranden 14.



isolering (Kieselguhr, Filt m. m.)  
paa Kjedler, Dampre m. m.

**J. Chr. Petersens**  
**Papirhandel,**  
Store Kirkestræde 1.  
Grundet 1845. Telefon 243.  
**Ny Skibsdagbøger**  
med klassificeret Papir  
billigst.

\*\*\*\*\*  
Telefon 1268.  
Telegr.-Adr. Nilsson 167.  
**Carl Nilsson,**  
Amaliegade 37,  
Kjøbenhavn K.  
Lager af Olier og Maskin-Artikler.  
**Leverander**  
til de fleste danske Damp-  
skibsselskaber.  
\*\*\*\*\*

## Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri, Helsingør,

paatager sig Bygning og Reparationer af Jern- og Staal, Damp- og Sejlskibe. Dampmaskiner, Kjedler samt Maskinarbejde af enhver Art. — **Tørdok**, 320 engelske Tods Længde i Bunden, samt **Patentslip** for Skibe af indtil 750 Tons Egenvægt.

**A. A. W. Petersen, 13 St. Anna Plads, Kjøbenhavn K. Telefon 3174.**  
Befragtning, Gods- og Pakke-transport til alle Havne og Jernbanestationer i Verden. **Omladning af Skibe.** Modtagelse, Control og Afløvelse af Ladninger, Spedition, Klarering, Inkasso, samt alle **maritime og merkantile** Commissioner.

## Dampskibsselskabet „Thingvalla“.

Kjøbenhavn—New York  
anløbende Kristiania og Kristianssand.  
Forandring forbeholdes.

Skibets Navn	Fra Kjøbenhavn	Fra Frederikshavn	Fra Christiania	Fra Christianssand	Fra New York
Thingvalla . . . . .					24. Marts
Island . . . . .					31. —
Amerika . . . . .	20. Marts		22. Marts	23. Marts	14. April
Norge . . . . .	27. —	28. Marts	29. —	30. —	21. —
Hekla . . . . .	10. April	11. April	12. April	13. April	5. Maj

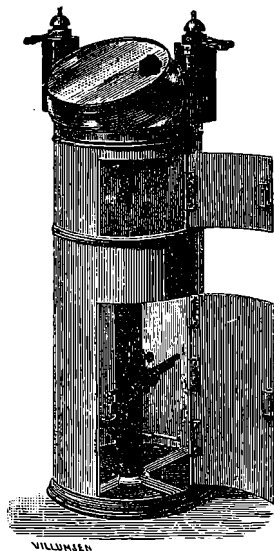
Passagerer indskrives og Jernbanebilletter til alle Pladser i Nordamerika erholdes paa Selskabets Passagerafdeling, Larsens Plads  
Gods og Pakker bedes anmeldt hos Ekspeditionen, Larsens Plads. Pakker modtages endvidere paa alle Postkontorer i Danmark.

Lørdag den 17de Marts 1894, Kl. II Formiddag, bliver ved offentlig Avktion, der afholdes paa Orlogsværftet, bortsolgt 9000 Pd. Tovværk, 2700 Pd. Spild af Tov, Klude, Papiraffald, 316 Pd. Zink, malet og umalet Sejldug, 11,900 Pd. Staalaffald, 27,700 Pd. Jern, 9000 Pd. galv. Jern, 39,000 Pd. Jernspaaner, 1 Kabys, 40 Takkelladsblokke, 4 Spil, 1 Gangspil, 1 Bradspil, 20 Par Vandstøvler, 595 Par Lædersko, 16 Langtrøjer m. m.

Sagerne paavises i Magasinet for kasseret Gods Onsdag den 14. og følgende Søgnedage fra Kl. 10—2, hvor Kataloger til den Tid kunne erholdes.

Orlogsværftets Centralkontor, den 10. Febr. 1894.

## Cornelius Knudsens Etabl.,

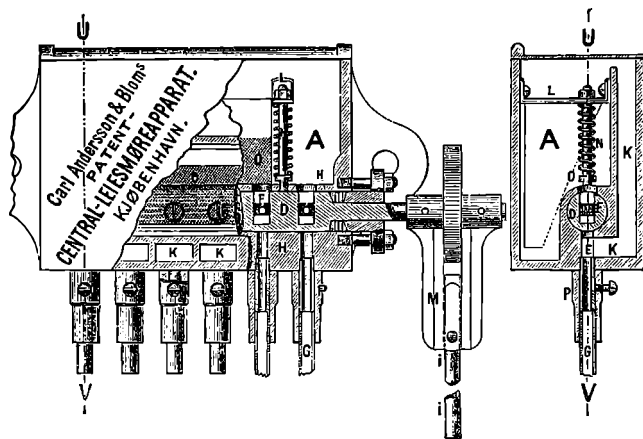


37. Kjøbmagergade Kjøbenhavn.  
 Patent Multiplicator, Kompasser,  
 Sprit- og Baadskompasser,  
 Patent Tidsglas. Saltmaalere.  
 Sextanter og Oktanter.  
 Kaptejn Rungs  
 Universal-Bathometer.  
 Logge og Loddemaskiner.  
 Dybhavsthermometre  
 med Vendeapparat.  
 Barometre, Thermometre, Manometre.  
 Indicatorer. Tegnebestikker.  
 Parallellinealer.  
 Marinekikkertøjer.  
 Complete Dykkerdragter  
 Premierløjtnant Clausens  
 Patent Universal Deflektor.  
 Reparationer udføres med Omhu.

D'Hrr. Maskinmestres Opmærksomhed henledes herved paa Firmaet

**CARL ANDERSSON & BLOMS**  
 anerkjendte automatiske

„Central Lejesmøreapparat“.



I Løbet af 4 Aar afsat 3000 Apparater. Garanti 10 Aar.

## Petroleumsbaad & Dampbaad.

En 9 Meters Petroleumsbaad med 6 effective Hestkraft, beregnet for 20 Passagerer, samt

en 9 Meters Dampbaad med 7 indicerede Hestkraft, ligeledes beregnet for 20 Passagerer, haves billigt til Salg, naar hurtig Afslutning kan finde Sted. Baadene leveres frit Helsingør, excl. dansk Told, fra et fremragende svensk Maskinværksted & Skibsværft.

F. L. Smidth & Co.,  
 Vestergade 29, Kjøbenhavn K.

## Staaltraadstovværk

i alle Kvaliteter og Konstruktioner for Transmissioner, Hejseværker, Kraner, Tovbaner etc.

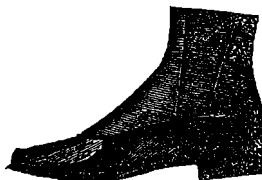
Galvaniseret Jern- og Staaltraadstovværk, Galvaniserede Staaltraads Trosser og Kabler samt Liner til Skibsbrug, Lynafledertovværk af Jern og Kobber, Staaltraadsliner til elektriske Buelamper, Transmissions-Tov af Hamp, Manila og Bomuld, Transmissions Tov- og Snoreskiver, Patent-Laase og Patent-Smørelse for Staaltraadstovværk etc. leveres fra

**KABELFABRIK, LANDSBERG a/W.**

ved Repræsentanten for Danmark

**WM. GOTTSCHALCH,**  
 Niels Juelsgade Nr. 1,  
 Kjøbenhavn K.

Magasin  
 français,  
 2, Ny Østergade 2.



Pariser-Fodtøj.  
 Største Lager  
 i  
 Norden.

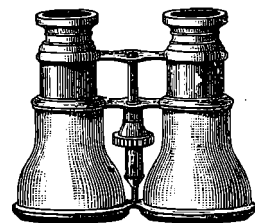
Aut. Forhyringsagenter,  
 Kjøbenhavn.  
 F. Jepsen, Toldbodgade 2.  
 W. H. Wulff, Toldbodg. 15.

## N. Chr. Rønnes

Skibssnedkeri.

— Grundlagt 1834. —

St. Annægade 3.  
 Kjøbenhavn C.



H. E. Holst's  
 Efterfølger,  
 Hans Liisberg,  
 Uhr- og  
 Instrumentmager.

## Anders Rasmussen,

Skomager, Svendborg,

Specialist i vandtæt Fodtøj & Sæstøvler.

Flere Aars Erfaring og mange anbefalinger for leverede vandtætte Sæstøvler.

Alt Fodtøj kan leveres vandtæt.

Kjøb, Salg og Nybygning af Sejl- og Dampskibe, Uddybningsmateriel og Transportpramme

besørges fordelagtigt af

**Ingeniør Andr. Vang,**  
 Kjøbenhavn.

## Dahlstrøm & Lohmann.

Maskinbyggeri og Kjeldsmedie.

Grundlagt 1866.

Telefon 1708 (Sømandshjemmet).

Kjøbenhavn C. Christianshavns Kanal 6.

Særlig bekvemt beliggende med Bolværk til Kanalen udfor Wilders Plads for Udførelsen af alle Arter af Skibsarbejde.

Reparation af Skibsmaskiner og Kjelder  
 udføres hurtigt.

## Dampskibsrederi-Foreningen

har rettet følgende Henvendelse til Regeringen og Rigsdagen:

I Anledning af det Rigsdagen forelagte Lovforslag angaaende den personlige Kommuneskat, der tillige indeholder Forslag til Beskatning af Aktieselskaber, tillade undertegnede Dampskibs-Aktieselskaber sig ærbødigt at anmode om at Aktieselskaber, hvis Formaal kun er at drive Skibsfart, ved eventuel Vedtagelse af Lovforslaget, maa blive undtagne fra den almindelige Regel, og tillade vi os til Begrundelse af vort Andragende at fremkomme med følgende Motivering.

I et lille Land som Danmark vilde det være saa godt som umuligt at deltage i, eller at danne større Foretagender medmindre flere slutte sig sammen i Foreninger — Andelsforeninger eller Aktie-Selskaber — Navnet har mindre at betyde, idet Realiteten bliver den samme. Disse Selskaber gavne utvivlsomt saavel Stat, Kommune som Landets Indvaanere og da disse sidste betale Skat af deres Indtægter vil Beskatning af Aktieselskaber altid blive en Dobbeltbeskatning. Naar disse Selskaber ere til Gavn for Landet maa det dog betragtes som ubilligt at beskatte dem, og særligt ubilligt dersom Actieselskaber beskattes, hvorimod Andelsforeninger fritages for Skat.

Blandt de forskellige Aktieselskaber indtage Dampskibsselskaberne en særlig og meget afvigende Stilling. Dampskibsselskaberne maa optage Concurrencen med samtlige fremmede Nationers Skibe og for at kunne gøre dette med nogenlunde Held, maa der anvendes den mest udstrakte Økonomi. Skibsfarten har i de senere Aar kæmpet imod alle tænkelige Genvordigheder, og Resultatet har vist sig i et forsvindende Udbytte, og i at flere Selskaber have været nødsagede til at nedskrive deres Capital til 50, 40 ja 30 %, og at enkelte Selskaber have mistet hele deres Kapital. Trods disse meget uheldige Omstændigheder, have de danske Dampskibsselskaber dog ikke forsøgt paa at

ansøge Staten om Hjælp, eller paa at vælte nogle af deres Byrder over paa andre Samfundsklasser, saaledes som det er ganske almindeligt i andre Stater, hvor der gives store Subventioner til Dampskibsselskaber.

Vi tro at turde hævde, at Skibsfarten i det Hele og Dampskibsfarten i Særdeleshed er en Virksomhed, der fremfor nogen anden gavner Landet, idet den hovedsagelig bringer fremmede Penge (Fragter) til Landet og dets Indvaanere, samt at der om ingen anden Art af Aktieselskaber kan siges med større Sandhed, at de ere til Gavn for den ubemidlede Del af Samfundet, idet Skibene foruden det faste Mandskab, der ombord følger Skibet, hver Gang der lægges til Land strax give en stor Flok Hænder Arbeide og forholdsvis god Fortjeneste. Dampskibsfarten lægger forholdsvis ringe Beslag paa de Goder, som Stat og Kommune yde Landets Borgere, og naar der betænkes at Skibsfarten allerede betaler mange Skatter i Form af Indførselstold, Havneafgift, Skibsafgift, Bolværkspenge, Konsulatafgift etc. etc., saa tro vi at denne Virksomhed mere end nogen anden er beskattet her i Landet. Særligt ubilligt finde vi, at det vilde være at beskatte det eventuelle Udbytte af Fragter, opseilede i udenrigsk Fart. Der gives Tilfælde, hvor Skibe aarevis kunne være beskæftigede i udenrigsk Fart, f. Ex. i China, Brasilien etc.

Vi tillade os derfor ærbødigt at henstille til det høie Ministerium og Rigsdag at:

»Aktieselskaber, hvis Formaal det er at drive Skibsfart, ikke yderligere beskattes, eller dersom en saadan absolut Undtagelse ikke kan bevilliges, da at Beskatningen kun træffer den Del af det til Aktionairerne udbetalte Udbytte, der er tjent ved Fart paa Danmark, og at dette Udbytte fastsættes i Forhold til de i indenrigsk Fart og de i udenrigsk Fart opsejlede Bruttofragtbeløb.«

## Vort Konsulatvæsen.

Af Skibsmægler Ulrik Holm.

(Sluttet).

Det er sagt saa ofte, at Danmark er et lille, fattigt Land, men medens denne Udtalelse nærmest anvendes, naar der er Tale om at udrette noget stort og godt herhjemme, i hvilket Tilfælde den mindst af alt passer, saa glemmer man saa hyppigt denne utvivlsomme Sandhed om Landets Lidenhed, naar der er Tale om Udlandets Kendskab eller rettere sagt Mangel paa Kendskab til vore Forhold. Og dog er det saaledes, at man i Udlandet har gennemgaaende et overfladisk Kendskab til Danmark; Grunden hertil er ikke alene Landets Lidenhed, men maaske nok saa meget fordi vi Danske ere Hjemmemennesker, ville ikke ud fra den hjemlige Rede, derved erholde vi intet Kendskab til Forholdene paa Verdensmarkedet og til de mange Chancer for Fortjeneste, som dette tilbyder, ligesom Udlandet ikke faar noget Kendskab til os og til de Udsigter til Fortjeneste, som det maaske vilde finde hos os.

Her vilde en Stab af dygtige, danskfødte Konsuler hele Verden over kunne gøre sin store Nytte, det vilde blive et Blænkerkorps for Danmark, som skabte Interesse for og Kendskab til os rundt om i Udlandet og som holdt os

herhjemme á jour med alt nyt, der foregik ude paa Verdensmarkedet.

Konsulerne skulde være forpligtede til regelmæssig at sende Indberetninger til Danmark, ikke alene de skematiske Meddelelser om de danske Skibe, som komme til Udlandet, og deres Ladning, men fremfor alt Meddelelser om Handels- og Industriforholdene i det Land, hvor de ere ansatte, om nye Opfindelser paa Industriens Omraade, om Toldtraktater, Forandringer i Toldloven, om Skibsudgifter og nyere Pladskoutumer m. m. Konsulerne burde være forpligtede til at besvare de Spørgsmaal, som danske Forretningsfolk stillede til dem, til at skaffe Oplysninger om udenlandske Firmaers Soliditet m. m. De skulde gøre vore Forhold bekendt i Udlandet og særlig søge at bibringe Udlandets Handels- og Industristand Kendskab til og Interesse for vor Frihavn og til den Udsigt til Fortjeneste, som denne tilbyder. De skulde være en Støtte og Leder for vore unge Handelsmænd, som ønske at rejse til Udlandet, saaledes at de ikke lod sig noje med et kortere og tildels resultatløst Ophold i England eller Tyskland, men søgte længere ud, hvor

de kunde lære Noget, som kunde komme baade dem og deres Hjemland til Nytte, hvad enten de etablerede sig i Udlandet eller tog tilbage til Danmark, for der at gøre deres i Udlandet erhvervede Kundskaber og Forbindelser frugtbringende.

Skibførerne staa nu saa hyppigt hjælpeløse i Udlandet, de vide, at der gøres dem Uret, og selv ere de ikke istand til at skaffe sig deres Ret; de føle nu saa vel, at deres Konsuler, som de nu ere, ikke kunne eller ville skaffe dem deres Ret, hvad enten det er fordi Konsulen aldeles mangler Forudsætninger for Forstaaelse af det Spørgsmaal, om hvilket hans Assistance bliver begæret, eller, hvad saa hyppigt er Tilfældet, Konsulen som Købmand istedetfor at have Interesse fælles med den danske Skibsfører, som begærer hans Hjælp, (vertimod har kollegiale Sympatier eller Købmandsinteresser, som ere modsatte Skibsførerens.

Var nu Forholdet saaledes, at der paa de forskellige Hovedpladser var ansat danske Mænd, som ikke alene havde Interesse for deres Gerning, som de fuldstændig kunde og skulde hellige sig for, men som tillige stod aldeles uafhængige, uden Købmandsinteresser o. l., da vilde Skibsførerne være ganske anderledes heldig stillede, og Rederiet vilde jevnlig ved Regnskabsaflæggelsen faa et glædeligt Bevis for, at Skibsføreren nu ikke mere var stillet uden Hjælp paa den fremmede Plads.

Jeg er ligeledes overbevist om, at vore Assurandører vilde sætte stor Pris paa, at der fandtes udsendte danske Konsuler i Udlandet. Det er saa almindelig, at der i Udlandet tages haardt, naar et Skib indkommer under Havari, der files og skæres af det velkomne Bytte paa mange Maader. Nu staa Assurandørerne eller deres udsendte Agenter hyppigt uheldig stillede paa saadanne Pladser; havde de en dansk Konsul med Forstand paa disse Sager og uden private Interesser i en saadan Sag, da vilde denne paa mange Maader være dem til Nytte enten ved direkte Indskriden eller ved Anvisning paa respektable Folk, hvem Assurandørerne trygt kunde betro at repræsentere dem ved Havariafgørelsen.

Det er imidlertid en Selvfølge, at det ikke er tilstrækkeligt, naar man vil opnaa et saadant Resultat, som af mig anført, at ansætte i Ny og Næ en dansk Konsul, naar man synes at have fundet en dertil egnet Kraft og man mener at have Raad dertil; man maa paa engang ansætte et Korps af Konsuler, maaske ikke strax i det hele Antal og den Udstrækning, som man kunde ønske det, men dog saaledes, at det ligner noget og kan gøre sig gældende.

Jeg skal ikke her komme nærmere ind paa, hvilke Pladser i Europa, hvor der burde ansættes Konsules missi, men jeg skulde antage, at man kunde lade sig nøje med ca. 12 Konsuler og 6 Vicekonsuler i Europa; paa oversøiske Pladser maatte man vel af Hensyn til Bekostningen og de lokale Forhold indrette sig paa en noget anden Maade.

Medens vi i Europa have udsendte Gesandtskaber, som varetage Regeringsanliggender, hvorimod Handelsanliggender, Skibsfart m. m. sortere under Konsulerne, have vi paa de oversøiske Pladser ingen Gesandtskaber eller diplomatiske Agenter. Disses Forretninger skulde derfor tillige udføres af de udsendte Konsuler, og da det er meget kostbart at leve derude og de danske Konsuler for at faa nogen Indflydelse og at kunne repræsentere sit Land paa en værdig Maade, maatte have en vis Standard of live, vilde den Gage, de som Konsuler maatte have paa de oversøiske Pladser, sikkert blive højere, end vi havde Raad at anvende herpaa. Jeg tror imidlertid ikke det vilde være nødvendigt at have faste Konsuler paa de oversøiske Pladser, maaske med ganske faa Undtagelser; jeg tror at man blandt de derboende udenlandske første Klasses Forretningsmænd vilde finde tilstrækkelig mange, som vilde modtage Titlen som dansk General Konsul uden derfor at forde Gage, og som til Gengæld for Titlen, Uniformen og eventuelt en Orden vilde være fuldstændig villige til at repræsentere Danmark og ved forekommende Lejlighed gøre sin Ind-

flydelse gældende, hvad enten det gjaldt om at støtte og gavne de enkelte Danske, der trængte til Konsulens Hjælp, eller det gjaldt om at gavne selve Landet ved Lettelser for danske Skibe, Handelstraktater o. l. Selvfølgelig kunde man ikke forlange, hverken at vedkommende General Konsul skulde, med Undtagelse af Repræsentationen og den Indflydelse, som hans Navn og Stilling bragte, yde noget personligt Arbejde som Konsul, ligesaa lidt som man kunde forvente, at han skulde have et mere indgaaende Kendskab til Danmarks Forhold og de Retninger, hvori han kunde være vor Handelsstand og Skibsfart til Nytte, men derfor maatte der ved Siden af ham ansættes en dansk Vicekonsul, som udførte Forretningerne og kun paakaldte den titulære Generalkonsuls Hjælp, hvor denne kunde finde Anvendelse for sin Indflydelse til Gavn for den danske Handel og Skibsfart.

Det er en Selvfølge, at der til Ordning af vort Konsulatvæsen, som ovenantydte, vilde medgaa ikke saa faa Penge. Skibsfarten bidrager nu til Lønning af Konsulerne med ca. 150 000 Kr. om Aaret, og, efterhaanden som Skibsfarten tillager, vil denne Sum blive forøget. Efter den nuværende Konsulatlov skulde de ansatte Konsules electi bibeholde den Gage, de nu have, hvilket omtrent modsvare de 150 000 Kr. Der er imidlertid ikke mindste Grund til at anvende disse Penge paa den Maade. Da Posten som dansk Konsul, som tidligere nævnt, ikke søges for Indtægtens Skyld, vil det være den letteste Sag af Verden at finde respektable Købmænd rundt om i Udlandet, som hellere end gerne modtage Udnævnelser som dansk Konsul uden nogetsomhelst Vederlag, saa meget mere som disse Konsulers Gerning efter den nye Konsulatlov bliver yderst ringe og kun indskrænker sig til Modtagelsen af de udfyldte Skemaer, som Skibsførerne efter Loven ere forpligtede til at levere, samt Besvarelser af Forespørgsler og Oplysninger, som vedkommende udsendte Konsuler stiller til dem. For andre Konsulatforretninger, som Udstedelse eller Visering af Sundhedspas, Konsulatpaategninger m. m. erholde Konsulerne jo vedblivende det anordningsmæssige Gebyr.

Hvis der i det Hele taget behøves Bevis for at udenlandske Købmænd ere villige til at modtage Ansættelse som dansk Konsul uden Vederlag, kan jeg henvise til, at der i Særdeleshed i Udlandet skal drives en ret livlig Forretning med ulønnede Konsulatposter for mindre Lande, og det skal ingenlunde være de mindst fremragende Købmænd, som ere Købere af Titlen som Konsul for visse temmelig ukendte exotiske Lande.

Men selv de 150,000 Kr., som saaledes blev fri, samt den Sum, hvormed den eventuelt forøgede danske Koffardiskibsflaade forstørrede den Konsulatafgift, som Skibsfarten nu udreder, vilde, selv med det Tillæg af 30,000 Kr., som Statskassen i Følge Loven eventuelt vilde bidrage, næppe være tilstrækkelig til en Ordning, som den af mig antydede, om jeg end skal indromme, at man med denne Sum nok vilde kunde indrette vort Konsulatvæsen saaledes, at det kunde funktionere til Fordel for Handel, Industri og Skibsfart, selv om det ikke skete saa fyldigt og ønskeligt, som det burde og kunde, hvis tilstrækkelig Kapital var til Stede.

Mig forekommer det, at, da Konsulerne ikke alene skulle gavne Skibsfarten, men ogsaa og maaske i endnu højere Grad den danske Handel og Industri og for den Sags Skyld hele vort Erhvervsliv, ligger der noget ubilligt i, at Skibsfarten, alene med Undtagelse af de 30,000 Kr., som Statskassen eventuelt bidrager, skal bekoste hele vort Konsulatvæsen, og det synes mig billigt, om Statskassen bidrog med lige saa stort Beløb, som Skibsfarten gør det.

Paa Finansloven ser man, at Landbruget aarligt erholder et Par Millioner Kroner til dets Fremme, og desuagtet klage Landmændene, og sikkert med Rette, og forde yderligere Hjælp. Ved Hjælp af Tolden erholder Industrien, efterhaanden som Varepriserne falde, stedse større Toldunderstøttelse, som den aldeles overvejende Del af Befolkningen maa betale; man ser betydelige Understøttelser til Kunst og Videnskab, som selvfølgelig har sin store Be-

rettigelse, om man end, naar man ser det stadigt voksende Tilskud til det kongelige Teater, ikke kan afholde sig fra at mene, at man her gaar for vidt; men man ser aldeles ingen Understøttelser til Handel og Skibsfart, som ikke alene har sin Berettigelse, men som understøttet paa rette Maade vilde kunde bidrage betydeligt til at hæve det stedse voksende Misforhold mellem Landets Indtægt og Udgift.

Man vil naturligvis her henvise til, at Handelsstanden har faaet bevilget en Frihavn, og at det er betydelige Summer, som denne koster Statskassen. Dette er ogsaa rigtigt og saavel Handel og Industri som Skibsfarten bør hilse denne Frihavn med Glæde, men koster den end mange Penge, saa skal det erindres, at den bliver et værdifuldt Aktiv, som sikkert fuldt ud yder Ekvivalent for de udlagte Penge. Hvis vi faa en betydelig Trafik i Frihavnen, vil den ikke alene gavne Landet paa mange Maader, men blive et lukrativt Foretagende, som ikke alene kan forrente, men efterhaanden amortisere den anvendte Kapital, og skulde den Ulykke ske, at vi ikke havde Kraft og Dygtighed nok til at tage den store Gerning op, som Frihavnen anviser os, og Frihavnen, som saadan, maatte nedlægges, saa blev det direkte Tab ikke stort, hvis der i det Hele taget blev noget; selve Havnen vilde med sine Pakhuse og Oplagskure vedblive at have sin store Betydning og Anvendelse og den da overflødige Plads vilde finde rigelig og fordelagtig Anvendelse til Byggegrunde etc. Ganske vist maatte man da rive Muren om Frihavnsterrænet ned; det blev vel et Tab, men selv da havde vi dog Materialierne tilbage.

Det skal imidlertid siges, at Frihavnen kun er et Led, ganske vist et væsentligt, ja sikkert det væsentligste Led i den Række af Foranstaltninger, der bør skaffes for at skaffe vor Handel og Industri den Omfang og den Udstrækning, der tilsigtes, men det næste Led er Udsendelsen af et dygtigt og energisk Blænkerkorps af danske Konsuler hele Verden over, som med Interessens og Pligtens stærke Baand er knyttet til Hjemlandet, og det forekommer mig, at man ikke har Ret til karrigt at vende hver en Krone, før man giver den ud til et saa almenntilgængeligt Foretagende.

Det er blevet sagt, ja, det er godt nok, men hvor skal man finde danske Mænd, som have Evne og Villie, til at udrette alt det, der fordres af dem. Ja man skulde ikke søge dem blandt juridiske Kandidater eller ministerielle Embedsmænd, man skulde ikke fortrinsvis søge dem blandt forhenværende Officerer, men jeg tror, at man ikke alene blandt vore Forretningsfolk, men ogsaa blandt de mange intelligente Koffardiskibsførere, som vi sandelig have, og som ikke alene have den praktiske Dygtighed, men ogsaa Evne til at repræsentere paa den Maade, som en Konsul behøver at gøre det, og som selvfølgelig ikke maa sammenlignes med en Gesandts Forpligtelser i den Retning, — vilde finde tilstrækkelig mange dygtige Kræfter. Selv om det imidlertid vilde være forbunden med Vanskelighed, og det tør jeg ganske vist ikke benægte, straks at finde saa mange dertil egnede Kræfter, saa maa det ikke glemmes, at al Begyndelse er vanskelig, senere hen bliver det betydelig lettere, idet der efterhaanden blandt det underordnede Konsulatpersonale, Sekretærer og Assistenten, opdrages et Korps af unge Mænd, som vilde kunne besætte de efterhaanden indtrædende Vakancer.

## Literatur.

Die Lehre von der Wellenberuhigung von Dr. M. M. Richter.

Som bekendt er det hidtil ikke lykkedes at komme rigtig til Klarhed over Forholdet med Hensyn til Oliens beroligende Indvirkning paa Søen.

Endskønt der jevnlig indløber Beretning om, at man

med Held har anvendt snart en snart en anden Slags Olie, ja selv andre Vædsker som f. Eks. Sæbevand til Bølgedæmpning, saa hører man dog ogsaa af og til om mindre gunstige Resultater, hvilke da i Reglen tilskrives en fejl Anvendelsesmaade.

Forskellige Videnskabsmænd have endvidere saavel ad teoretisk som praktisk Vej søgt at udfinde Aarsagerne til, at den beroligende Virkning overhovedet kan finde Sted, men heller ikke disse Undersøgelser kunne siges at have givet en tilstrækkelig god Forklaring af Fænomenet.

I den lille fortræffelige Bog, hvis Titel vi ovenfor have anført, og som er bleven sendt os til Anmeldelse her i Bladet, har Forfatteren imidlertid behandlet Sagen paa en Maade, der utvivlsomt giver den rette Løsning paa Gaaden, og Værket vil derfor ikke alene være et godt Grundlag for fremtidig Forskning, men det vil ogsaa selv i den foreliggende, noget videnskabelige Form kunne yde betydelig Vejledning ved Valget af bølgedæmpende Midler.

Forklaringen til Bogens Fremkomst har Forfatteren givet i et Forord, som vi tro det rettest at gengive i sin Helhed.

»Som Beboer af den By i Tydskland, der driver den største Skibsstart, hører jeg daglig Tale om de Farer og sørgelige Tab, Sømandsstanden er udsat for, paa Grund af Havets ved Storm fremkaldte Styrtesøer.

Disse Meddelelser i Forbindelse med Læsningen af nogle i de sidste 6 Aar fremkomne, tildels udmærkede Skrifter vedrørende de nævnte Forhold, have foranlediget mig til nærmere at studere Bølgernes Optræden og Bevægelse, saavel som i Særdeleshed Midlerne til deres Beroligelse.

Naar jeg herved er naaet til Resultater, der i mange Tilfælde bekræfte, men ogsaa jevng afkræfte de tidligere indvundne Erfaringer, da er Grunden hovedsagelig den, at jeg i Modsætning til andre Forskere ikke nøjedes med kun at belyse den fysiske Side af Sagen.

Allerede ved Begyndelsen af mine Undersøgelser kom jeg nemlig til den Overbevisning, at dette vigtige Spørgmaal alene kunde løses ved at opsøge og fastslaa Bestanddelene i de Vædsker, som man erfaringsmæssig tilskrev en bølgedæmpende Virkning; under mit Arbejdes Forløb har en saadan Opfattelse vist sig rigtig.«

Dr. Richter begynder sin Bog med en lang Indledning, hvoraf formentlig følgende Linier ville have sin særlige Interesse:

»Da i November og December 1893 orkanagtige, i Mands Minde ukendte, Sydveststorme hærgede Kysterne lige fra Portugal helt op til Skandinavien og tilføjede de søfarende Nationer betydelig Skade paa Skibsmateriel samt forarsagede Hundreder af Menneskelivs Undergang, rettedes Alles Øjne paany mod de forhaadenværende Midler, der kunde hjælpe til Formindskelse om end ikke til Forhindring af saadane Katastrofers Virkninger.

Saavidt mig bekendt lod de Sagkyndiges Dom paa, at det vilde være umuligt for menneskeligt Skarpsind at tage Kampen op med Elementerne i enhver Henseende, men at der vel fandtes Midler, som man med nogen Virkning kunde sætte imod Naturkræfternes Vælde.

Man tænkte her nærmest paa de Egenskaber til Bølgedæmpning, som visse Slags Olier besidde, og i Virkeligheden aabner der sig nu en Fremtidsudsigt til Fuldkommenhed af de bølgedæmpende Stoffer, hvilken nok er værd at arbejde hen imod, saa meget mere som vor Viden om denne Sag for Øjeblikket næppe kan siges at være mere end tarvelig.«

Efter Indledningen følger en grundig Behandling af de i Tidens Løb fremsatte Teorier om Bølgedæmpning og en nærmere Undersøgelse af de forskellige Oliers kemiske Sammensætning samt af forskellige Vædskers indbyrdes Udbredelsesevne, og Forfatteren fastslaaer dernæst følgende Resultater:

1. Det virksomme Stof ved Bølgedæmpning er den i Olien tilstedeværende fri Oliesyre.
2. Sæbevandets Virkning hidrører fra, at de oliesure Alkalier spalte sig i basiske oliesure Salte og fri Oliesyre.
3. Oliesyre er i ringe Mængde opløselig i Vand.

4. To Vædskers Udbredning paa hinandens Overflader afhænger af Diffusionens og Kohæsiens Størrelse.

5. Den Kraft, som bevirker Oliens Udbredelse og Bølgedæmpningen, kan betegnes som en Diffusionskraft.

Endelig fremsættes de Egenskaber, som et hurtigt og sikkert virkende Bølgedæmpningsmiddel maa være i Besiddelse af, i nedenstaaende 7 Punkter:

1. Dets Beskaffenhed maa stedse være ensartet.

2. Det maa aldrig ændre sin kemiske og fysiske Tilstand.

3. Det maa forblive lige flydende og virksomt ved enhver Temperatur.

4. Det maa ikke indeholde noget fast eller slimet Stof, der kan tilstoppe Olieposens Porer.

5. Det maa ikke indeholde noget flygtigt eller brændbart Stof, som f. Eks. Bensin, Æther, Spiritus etc.

6. Det maa ikke være for tyndtlydende.

7. Det maa hurtigst mulig udbrede sig paa Vandets Overflade.

Som Resultat af sine Undersøgelser hævder Forfatteren til Slut, at en Opløsning af Oliesyre i Methylalkohol eller en anden lignende Alkohol maa anses for den bedst mulige Vædske til Bølgedæmpning; men han beklager paa samme Tid, at det fornødne Bevismateriale mangler, da der endnu ikke er anstillet tilstrækkelig mange Forsøg i Praksis.

Dr. Richters Bog er vistnok nærmest beregnet for Videnskabsmænd, da der kræves ikke saa faa Kundskaber baade paa Kemiens og Fysikens Omraade til dens fulde Forstaaelse; men da det behandlede Spørgsmaal altid vil være af største Vigtighed for Alle, som færdes paa Havet, have vi i vor Anmeldelse søgt at fremdrage de Punkter, der formentlig ere af størst Betydning for den hele Sømandsstand.

## Bjergning af Hamburger Bark „Selene“ ved dansk Fiskedamper „Dania“ og Altonaer Fiskedamper „Hamburg.“

Vi have modtaget følgende:

Dansk Fiskedamper »Dania«, tilhørende »Dansk Dampf Trawling Aktieselskab «Dan» i Kjøbenhavn, ført af Kapt. H. H. Bagger, afgik den 9. Februar d. A. fra Antwerpen, for at fiske ved Terschelling; den ankom til Fiskegrunden Lørådg og begyndte at fiske i 19 Fv. Vand NV ud for Terschelling Fyrskib. Vinden var SSV fældende Bar og meget høj Sø og Dønning af NV med stiv tiltagende Kuling. Kl. 10 Aften blev Trawlet hevet op og Skibet lagde op til Søen med langsom Fart, da der var for megen Sø og Vind til at fiske; den vedblev at ligge underdrejet hele Natten VNV over, indtil Mandag Morgen med Vind og Sø stadig tiltagende. Mandag Morgen Kl. 7 fik den en Sø over B. B. Laaring, som kastede Trawlbommen ind paa Dækket, brækkede Mesanvant og kastede Masten overbord; vi laa derefter stille hele Dagen og Natten, da det blæste en fuldstændig Orkan af NV og benyttede Olieposer med god Virkning. Tirsdag Morgen Kl. 7 observeredes et Vrag i SV, der holdtes af efter det, det præjedes Kl. 8 og blev tilbudt Assistance, hvilket ogsaa blev antaget. Det viste sig at være Barkskipet »Selene« af Hamburg, bygget af Staal 1889, 1271 Reg-Tons med 1800 Tons Kul, paa Rejse fra Shields til Iquique; det havde om Natten faaet en Sø over, der havde kastet det plat paa S. B. Side med læ Lønning helt under Vand. »Dania« forsøgte da at komme saa nær, at man kunde faa en Kasteline ombord i »Selene«, men da dennes F Røilraa under sine Overhalinger slog Toppen af »Danias« Mesanmast, der igen var bleven stillet op, holdtes af fra Vraget, og Skibets Baad sattes ud, bemanded med Styrmand og 2 Mand, hvorved en tynd Trosse blev bragt til Vraget og en Staaltraadstrosse haledes ombord fra »Dania« og fastgjordes paa »Selenes« Bedding.

Efter at have slæbt en halv Time sprang Trossen, Baaden sattes igen ud, gik hen til Vraget og tilbød at tage Mandskabet fra, men maatte efter  $\frac{3}{4}$  Times Forløb opgive det, da Mandskabet ikke vilde springe ned til Baaden fra Klyverbommen, men forlangte at den skulde lægge til ved Kranbjælken, hvilket imidlertid ikke lod sig gøre paa Grund af den svære Sø og Skibets Overhalinger. Vi maatte derfor indtil videre opgive Bjergningsforsøg og holdt os i Nærheden, for at afvente om Vejret muligt skulde bedre sig.

Om Eftermiddagen kom en engelsk Sejlfiskeflaade med 3 Dampere forbi og det lykkedes dem at bjerge Mandskabet og senere landsætte det i England, men de vare ikke til at formaa til at blive ved Vraget.

»Dania« holdt sig i Nærheden af Vraget hele Natten og satte næste Morgen sin Baad ud, Styrmanden gik ombord og bjergede nogle Kister og Tøj, som stod paa Bakken. Samtidig kom Altonaer Fiskedamper »Hamburg« tilstede, de to Førere bleve enige om i Fællesskab at bjerge Vraget og om muligt bringe det til Hamburg; 2 Mand bleve satte der ombord fra hver Damper, en tyk Manillatrosse fra »Hamburg« og en Staaltraadstrosse fra »Dania« bleve satte fast paa »Selenes« Ankerkæde, og man slæbte nu østefter til Kl. 1 Aften, da begge Trosser sprængtes. Vi satte Baad ud fra »Dania« og fik med megen Møje hjerget de paa Vraget værende 4 Mand.

Vi laa Natten over til Vinden og drev med Vraget med Amelands Fyr i Sigte.

Kl. 5 $\frac{1}{2}$  Torsdag Morgen den 15de sattes igen »Danias« Baad ud, »Hamburgs« Staaltrøse blev bragt ombord og fastgjort paa »Selenes« Kæde, og vi slæbte nu saa længe, indtil »Hamburgs« Slæbekrog brækkede. Vraget drev stadig nærmere ind imod den hollandske Kyst, og da der kun var 10 Fv. Vand, lod de 4 Mand, som igen vare satte ombord, SB Anker gaa, og der løb 75 Fv. Kæde ud, hvorved Skibet svingede til Søen, men det blev stadig ved at drive ind mod Land. For at faa noget solidt at slæbe i, haledes »Selenes« Slæber paa Dækket, blev bragt ombord og fastgjort i »Hamburgs«. »Hamburgs« Staaltraadstrosse, der var sjækket til hans Ankerkæde, blev bragt ombord i »Dania«, og man begyndte nu at slæbe; saa snart det bemærkedes, at Vraget begyndte at gaa igennem Vandet, blev SB Anker sluppet med de 75 Fv. Kæde samt 15 Fv. Kæde af B B Side, som man havde slæbt i, og som man ikke kunde hive ind, og man slæbte da nordpaa ud fra Landet, da man havde Brændingen i Vest og ikke ret langt borte, og Redningsbaaden fra Ameland kom ud i Nærheden, da man fra Land havde set, hvor nær vi vare inde. Vi slæbte senere i NO efter Borkum Fyrskib, som passeredes Kl. 8 Aften og styrede derfra efter Elben. Kl. 11 Fredag Middag fik vi Lods ombord, 6 Em. passeredes Cuxhaven, hvor man fik Reservemandskab ombord, og fortøjede Lørdag Em. ved Altona.

A. Sølling.

Fører af Damptrawler »Cimbria.«

## Spørgsmaal og Svar.

I den danske Lods fjerde Udgaave meddeler det kongelige Søkortarkiv, at Kuglen paa Nikolaj Taarn og paa Lodshuset ved Helsingør skal falde hver Dag, Søndag undtagen, Kl. 1 eller 0<sup>tr</sup>. 0<sup>m</sup> 0<sup>s</sup> Greenwichs Middeltid Med Deres Tilladelse, Hr. Redaktør, vil jeg gerne spørge, hvad Mening er dermed? thi vi Skibsførere ere fortrolige med, at vi ubetinget kan stole paa Arkivets Efterretninger, og derfor maa det meget beklages, at her kan paavises en Undtagelse fra disse Efterretningers Paalidelighed.

Den 23de og 24de Januar var jeg saa heldig at losse ved Christianshavn paa et Sted, hvorfra Kuglen paa Nikolaj Taarn kunde ses fra Rigningen, jeg afbenyttede Lejligheden for dog endelig en Gang i Kjøbenhavn at kunne faa en Stand for mit Kronometer uden at slæbe det i Land, og jeg blev

ikke lidt forbavset over at finde ud af, at Kuglen den sidste Dag var falden cirka 40 Sekunder senere end den førstnævnte. Selvfølgelig blev jeg nødsaget til alligevel at søge ned til Søkortarkivet, og derved fik jeg at vide, at Resultatet netop skulde have ligget midt imellem de to Klokkesletter. Denne lille Uoverensstemmelse er vel beklagelig; men det er dog for intet at regne imod, hvad der skal være hændet den 19/1, thi i Følge et københavnsk Dagblad, hængte Kuglen paa den Dag helt oppe paa Toppen af Pinden Kl. 2<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Eftermiddag.

At Tidssignalet paa den Maade bliver vildledende i Stedet for vejledende er saa indlysende, at det ikke behøver at omtales; men jeg vil villig indrømme, at det ingen videre Betydning har for Skibsfarten paa Grund af, at det saa sjelden kan ses fra Skibenes Plads i Havnen; derimod maa jeg bestemt hævde, at Søkortarkivet eller den Institution, som Tidssignalet sorterer under, ikke paa fyldestgørende Maade tager Hensyn til Søfartens Interesser, saa længe der ikke bliver vist et Signal fra et eller andet passende Sted i Havnen, saaledes at Skibsførerne kan faa deres Kronometere korrigeret uden at løbe rundt med dem paa Gaden i de kolde Vinterdage.

*En Dampskibsfører.*

Søkortarkivet har utvivsomt ingen Skyld i den ovenfor fremdragne Mangel paa Præcision. Dets Meddelelser i »Den danske Lods« om Tidssignalet paa Nikolaj Taarn fremstille nemlig fuldkommen korrekt den for dette fastslaaede Angivelse af Tiden, nemlig at Kuglen skal falde Kl. 1. Naar dette ikke sker — og det er langt fra første Gang, at nævnte Kugle forvirrer Folks Begreber om Tiden — saa er Skylden formentlig Observatoriets, under hvem Tidssignalet sorterer — i hvert Fald ikke Søkortarkivets. At Tidssignalet imidlertid er anbragt paa et for de Søfarende højest uheldigt Sted, og at Anbringelse af et Signal nærmere Søen, f. Eks. paa Trekroner, vilde være meget ønskelig, deri give vi den ærede Indsender fuldkommen Ret.

## Generalforsamlinger.

Sømandsforeningen har afholdt sin aarlige Generalforsamling.

Generalkonsul, Etatsraad de Coninck dirigerede.

Formanden, Kommandør Giødesen aflagde Beretning og Regnskab. Af de overordentlige Medlemmers Regnskab fremgik det, at Indtægten havde været 4625 Kr., imod en Udgift paa 4296 Kr. Kassens Formue udgjorde 40,425 Kr.

Understøttelseskassen for Sømænd havde haft en Indtægt af 7405 Kr. og en Udgift af 5173 Kr. Kassen ejede 59,470 Kr. Ved den Forestilling, som Osbornes Mandskab havde givet til Fordel for Kassen, var indkommet 310 Kr.

I Sømændenes Enkekasse var Indtægten 5027 Kr. og Udgiften 2986 Kr. Kassen ejede nu 94,108 Kr. Formuen var vokset med 20,000 Kr., idet denne Sum var overført fra Understøttelseskassens Fond.

Byggefondens Regnskab udviste, at Ejendommens Indtægt havde været 17,307 Kr. og Udgiften 17,870 Kr., saaledes at der var en Underbalance paa 563 Kr., men ved forskellige Tilskud var der dog i Virkeligheden 1412 Kr., af hvilke 1000 Kr. vare benyttede til at afbetale Gæld, saaledes at Kassebeholdningen var 412 Kr. Huslejeindtægten havde været 16,931 Kr. Til Reparationer var medgaaet 3938 Kr. Dette var betydeligt mere end tidligere Aar, hvilket hidrørte fra, at man havde maattet foretage forskellige ekstra Reparationer. Bestyrelsen vilde søge at begrænde disse Udgifter saa meget som muligt. Ejendommen stod opført til et Beløb af 250,444 Kr.

Hotellens Regnskab udviste en Saldo til næste Aar af 78 Kr. 20 Øre. Hotellet stod bogført til 2609 Kr., en meget lavt ansat Sum.

I Sømændenes Pengekasse indestod 6370 Kr. paa 32 Konti. Denne Kasse kunde ikke faa yderligere Tilgang.

Der gaves Decharge.

Formanden gav dernæst en nærmere Beretning om Virksomheden i det forløbne Aar. De 3 Understøttelseskasser ejede tilsammen 194,004 Kr., hvilket betegnede en Formueforøgelse af 4575 Kr. Samtlige Penge vare anbragte i solide Papirer eller Pengeinstitutioner. Aaret var iøvrigt gaaet paa vant Vis. Understøttelsen fra overordentlige Medlemmer havde været omtrent som sædvanlig. Taleren fremhævede den Støtte, som Kongehuset stadig viste Foreningen. Desværre havde der været en mindre Nedgang i de overordentlige Medlemmers Bidrag, men forhaabenlig vilde det ikke blive varende. Medlemsantallet var 1213, nemlig 224 overordentlige og 989 Sømænd. Det var ønskeligt, om Provindserne vilde støtte Foreningen noget mere, end Tilfældet nu var. I Understøttelser var udbetalt 6386 Kr., deraf 3216 Kr. til Enker. I København var i Understøttelser udbetalt 3594 Kr. og i Provindserne 2792 Kr. Man havde søgt at foretage en Forandring i Enkekassens Love gaende ud paa, at man i Fremtiden ikke skulde optage Skibsførere i Enkekassen. Dette maa fortaas saaledes, at Sømændsforeningens Enkekasse særlig var stiftet for at komme de mindre velstillede Sømænd til Hjælp. Man optog Styrmand og Sømænd i Enkekassen, men avancerede disse til Kaptajner, beholdt man dem selvfølgelig i Kassen. Man opnaaede herved at faa Sømændene ind i Kassen i en tidligere Alder, hvilket vilde styrke Kassen. Det havde vist sig, at det væsentlig var Skibsførere, der hidtil havde benyttet Kassen, og da særlig fra Provindserne. Nu talte Kassen 211 Medlemmer, deraf vare 158 fra Provindserne og 120 Medlemmer vare Skibsførere, 65 Styrmand, medens kun 26 vare underordnede Sømænd. Fra Marstal og Ærøskøbing indbetaltes her af overordentlige Medlemmer kun 17 Kr. til Foreningen, medens Enkekassen havde 125 Medlemmer fra de samme Byer. Dette var et Forhold, som burde forandres. Forhaabentlig vilde Enkekassens Repræsentanter gaa ind paa den paatænkte Ændring.

Hvad Hotellet angik, var der Fremgang i Belægningen af dette. Bestyrelsen havde haft den Glæde at modtage Meddelelse om, at Enkefru Bøgh havde efterladt Foreningen et Legat, der vilde beløbe sig til noget over 20,000 Kr.

Til Bestyrelsen genvalgtes Kommandør Giødesen og Skibsmægler Rømer.

Til Revisor genvalgtes Kontreadmiral MacDougall og Generalkonsul Holmblad samt Kommandør Jacobson og Grosserer M. Melchior.

Formanden bragte Dirigenten en Tak, til hvilken Forsamlingen sluttede sig, ligesom til en Tak til Revisorerne.

Sluttelig bragtes der fra Forsamlingen en Tak til Bestyrelsen for dens Virksomhed.

Dampskibsselskabet »Norden« har holdt ordinær Generalforsamling.

Højesteretssagfører Grüner dirigerede.

Den korresponderende Reder P. Brown aflagde Beretningen. Aaret havde været noget bedre end det foregaaende Aar, til dels paa Grund af en noget bedre Høst i Rusland. Man havde haft mange Vanskeligheder at kæmpe med, særlig de engelske og skotske Kulstriker, der havde medført, at forskellige Kontrakter vare annullerede. Flere Havarier havde ramt Selskabets Skibe, uden at dog Tabet herved havde været synderlig stort. For det kommende Aar syntes Udsigterne lovende.

Hvad angik Regnskabet, var Indtægten ialt 113,780 Kr. Skibet »Norden« Overskud var 22,280 Kr., »Nordstjernen« 11,334 Kr., »Nordcap« 23,787 Kr., »Nordpol« 16,946 Kr. og »Nordvest« 39,269 Kr. I Udbytte foresloges uddelt 5 pCt. af Aktiekapitalen med 50,550 Kr. og til Reserve- og Fornyelsesfonden foresloges henlagt 51,494 Kr.

Kaptajn Hansen bragte Bestyrelsen og den korresponderende Reder en Tak for deres heldige økonomiske Virksomhed.

Der gaves Decharge.

Paa Dagsordenen forelaa derefter Forslag fra Bestyrelsen, saalydende:

»Generalforsamlingen bemyndiger Bestyrelsen til at an-



skaffe et Dampskib til Selskabet af en saadan Størrelse og paa saadanne Vilkaar, som Bestyrelsen anser for hensigtsmæssigt, samt til i den Anledning at optage Laan og behæfte Selskabets Fjendele med Pant.»

Medlem af Kontrolkomiteen, Overretssagfører Paludan, begrundede nærmere Forslaget, idet han særlig henviste til den Fordel, nyere Skibe havde fremfor de ældre. Man havde tænkt sig det nye Skib med en Tonnage paa ca. 3500 Tons død Vægt. Tidspunktet for Anskaffelsen af et slikt Skib for Øjeblikket maatte kaldes heldigt.

Justitsraad Ulrich sluttede sig til Tanken om Anskaffelsen af et nyt Skib, fuldt udrustet efter Tidens Krav. Han spurgte, om Bestyrelsen havde taget Beslutning om, hvor og naar Skibet kunde faas.

Overretssagfører Paludan svarede, at man ikke havde bundet sig til noget bestemt Værft, saalidt som det var muligt at fastsætte Tidspunktet, da Bemyndigelsen endnu ikke var givet.

Kaptajn Hansen foreslog ikke at sætte det nye Skibs Størrelse under 4000 Tons samt at købe et Skib fra nyt, ikke et, der allerede var paabegyndt paa et eller andet Værft.

Ved Afstemningen vedtoges det af Bestyrelsen stillede Forslag.

Aktieselskabet »Det dansk-russiske Dampskibsselskab« har holdt ordinær Generalforsamling.

Overretssagfører Carl Meyer dirigerede.

Den korresponderende Reder, Hr. Martin Carl, aflagde Beretningen.

Selskabets første Skib »Peter Berg« skulde efter Kontrakt med »Skeppsdockan« i Helsingfors have været færdig med sin Reparation den 15de April 1893, men paa Grund af den lange Vinter blev den først færdig til Afgang den 3die Juni. Skibet var da fuldstændigt gennemset og istandsat baade paa Skrog og Maskine, men da der foruden den nødvendige Reparation paa Skibet var foretaget flere Forandringer ved samme for at gøre det saa fordelagtigt som muligt, som f. Eks. den dobbelte Bund til Vandballast delt i fire Rum i Stedet for tidligere i to, to smaa Jernhuse paa Dækket, en ny Donkeykedel osv., vare Udgifterne ved Anskaffelsen blevne en Del større end forventet; det længere Ophold i Helsingfors med delvis Mandskab ombord havde ogsaa bidraget hertil, og Skibet kom saaledes til at staa Selskabet i 223,813 Kr. 22 Øre, hvilket dog maatte holdes for et meget billigt Køb for saa godt et Skib.

»Peter Berg« laster 2500 Tons død Vægt og havde siden Afgang fra Helsingfors været i stadig Fart paa Nord- og Østersøen. Den havde opsejlet en Bruttofragt af 130,196 Kr. 53 Øre. Udgifterne havde været 106,300 Kr. 49 Øre, og Overskudet blev saaledes 23,896 Kr. 4 Øre.

Selskabets andet Skib »Alexander Shukoff« blev indkøbt i Newcastle den 30te Maj paa Basis af at være gaaet igennem Lloyds 3die Survey i Leith i April 1893. Ved Overtagelsen af Skibet i London den 10de Juni viste det sig imidlertid, at Dele af Skibet ikke vare blevne besigtigede i Leith, men da Sælgeren indgik paa at betale Omkostningerne ved den fuldstændige Gennemførelse af Lloyds Survey, som antoges at medtage ca. 10 Dage, blev Skibet modtaget. I Stedet for 10 Dage tog Reparationen imidlertid 2 Maaneder og 4 Dage, hvorfor Sælgerne, Firmaet Thompson og Elliot i Newcastle søgtes for Skadeserstatning for det lange Tidstab, og denne Sag var lige nu bleven afgjort i Mindelighed ved, at ovennævnte Firma betalte Selskabet 240 Lstl. i Erstatning. Af dette Beløb vilde der, naar de forskellige Udgifter ere fratrukkne, blive ca. 3000 Kr. tilbage, som kom indeværende Aar tilgode.

Skibet havde efter fulden Repairation vist sig i alle Retninger tilfredsstillende og kom paa en Pris af 203,892 Kr. 25 Øre, det lastede 2400 Tons død Vægt. Siden Afgang fra London den 14de August havde Skibet været i stadig Fart paa Nord- og Østersøen og havde opsejlet en Brutto-Fragt af 70,721 Kr. 37 Øre. Udgifterne havde været 52,079 Kr. 25 Øre, og Overskudet blev altsaa 18,642 Kr. 12 Øre.

»Peter Berg« havde været i Fart i 7 Maaneder og 1 Uge,

»Alexander Shukoff« i 4½ Maaned, altsaa knapt ½ Aars Fart pr. Skib. Begge Skibe havde sejlet med gennemgaaende lave Fragter og næsten i alle Havne haft meget langsom Ekspedition. I Betragtning heraf maa Aarets Overskud regnes for meget tilfredsstillende.

Hvad Regnskabet iøvrigt angik, var til Reservefonden henlagt 10,351 Kr. 45 Øre. Saldo blev 28,844 Kr. 10 Øre, hvoraf foresloges udbetalt 8 pCt. af Aktiekapitalen eller 27,200 Kr., medens der som Saldo blev at overføre til næste Aar 1644 Kr. 10 Øre.

Der gaves enstemmig Decharge.

Ved derpaa følgende Valg genvalgtes Revisorerne d'Hr. Carl Meyer og H. Klitgaard.

Næste Punkt paa Dagsordenen var Bemyndigelse til Bestyrelsen til Indkøb af et eller eventuelt to Skibe. Den korresponderende Reder paaviste Ønskeligheden af denne Foranstaltning. Lejligheden var for Øjeblikket gunstig for en Udvidelse af Selskabets Materiel, ved Forøgelsen vilde mindre Havarier vanskeligere spores paa Budgettet, og man naaede derigennem at faa Selskabets Aktier noterede paa Børsen.

Bemyndigelsen gaves enstemmig

Endnu vedtoges enstemmig en Sejlkontrakt mellem Selskabet og Dampskibsselskabet »Ruso« i St. Petersburg paa nærmere fastsatte Betingelser. Forslaget, der antagelig vilde blive til Gavn for begge Parter, havde fornemlig til Maal at støtte det lille Selskab i Konkurrencen mod de større.

Det kgl. oktr. Søassurance Kompagni har af holdt sin aarlige Generalforsamling, ved hvilken Regnskabet over Kompagniets Virksomhed i det sidst forløbne Aar tillige med Status ult. 1893 fremlagdes. Det fremgik heraf, at Kompagniets Indtægt har været 2,412,704 Kr. 48 Øre, medens Udgifterne udgjorde 2,276,856 Kr. 55 Øre. Overskudet bliver altsaa 135,847 Kr. 93 Øre, hvoraf Aktionærerne erholde 10 pCt. = 120,000 Kr., Tantieme m. m. udgjorde 11,496 Kr. 49 Øre og til Reservefondet henlagdes 4,351 Kr. 44 Øre, hvorved dette er vokset til 600,000 Kr.

## Fra Sø og Land.

Den 8de Marts omkom ved Fiskeri ud for Skagen den bekendte Fisker Lars Kruse og Fisker Bertel Sørensen, begge af Skagen. Baaden, hvori de og to andre Fiskere befandt sig, kæntrade, da den skulde ind over 2den Revle; det lykkedes Fiskerne to Gange at komme op paa Baaden og imidlertid søgte en anden Baad at komme dem til Hjælp; inden dette lykkedes, kæntrade Baaden imidlertid 3die Gang, og kun de to af Fiskerne, Søren Kruse og Niels Leer, kom op igen. Ligene af de forulykkede ere senere fundne.

Lars Kruse var i ca. 30 Aar Baadformand i Skagens Redningsbaad; han har været med til at redde omtrent 180 Menneskeliv og var kendt som en af vor Fiskerbefolknings djærveste og mest uforfærdede Mænd. Hans Død har gjort et stærkt Indtryk paa Befolkningen i hans Hjemstavn, og man vil over hele Landet bevare Mindet om hans opofrende Mod og hans sympatiske Personlighed.

Opmaalingsfartøjet »Hauch«, Kaptajn Trolle, der skal paa Fiskeriinspektion i Farvandene indenfor Skagen, højeste Kommando den 15de ds.

Værftsingeniøren, Premierløjtnant W. Hovgaard, der har installeret det Vogtske Sejlssystem i »Hauch«, deltager i Begyndelsen af Togtet, for at gøre sig fortrolig med Systemets Virkemaade. Senere vil efter Forlydende Opfinderen, Ingeniør Vogt, med Ministeriets Tilladelse deltage i Togtet i nogen Tid.

Sydfynske Dampskibsselskab agter at sælge et af sine Skibe.

Konsulater. Skibsreder H. Gundersen Rasmussen er udnævnt til svensk-norsk Vicekonsul i Korsør. (R. B.)

Fernando Heydrich er anerkendt som dansk Vicekonsul i Montagos under det kgl. Konsulat i Havana.

Dampeskibet »Amerika«. Thingvallaselskabet meddeler paa given Foranledning, at Dampeskibet »Amerika« efter endt Maskineftersyn i Lørdags foretog en Prøvefart i Sundet, hvilken faldt overordentlig tilfredsstillende ud, idet der opnaaedes over 16 Mils Fart. Skibet lagde efter endt Prøvefart til Bolværket ved Larsens Plads, og i Mandags blev den i afvigte Efteraar kasserede Krumtapaksel lossat i Land ved Hjælp af Havnevæsenets store Dampkran. Indladning af Gods begynder i Morgen. Udrustningen er allerede paabegyndt, og Mandskabet møder til Tjeneste, ligeledes i Morgen. Skibet vil derefter afgaa paa den fastsatte Afgangtid den 20de Marts.

I Anledning af Barkskibet »Erato«s Stranding den 7de f. M. i Nærheden af Gl. Skagen, er der i Følge B. T. af Indenrigsministeren afgivet en Beretning til Hs. Maj. Kongen, særlig om Fisker Christoffer Christensen Dalsgaard's Deltagelse i Redningsarbejdet. Af Indberetningerne fra Redningsvæsenets Bestyrelse fremgaar det, at der ved dette Redningsforetagende, der er et af de største, der i lang Tid er foregaaet ved vore Kyster, er stillet store Krav til Redningsmandskabets Mod og Udholdenhed, og at Mandskabet ogsaa fuldt ud har tilfredsstillet disse Krav. Fisker Dalsgaard udviste en særlig heldemodig Adfærd ved med den største Fare for sit eget Liv at entre ombord i Skibet og redde 2 Mand: han har faaet tildelt Dannebrogsmændenes Hæderstegn.

»Det forenede Dampskibsselskab«s aarlige Generalforsamling afholdes den 2den April Kl. 3 $\frac{1}{4}$ . Eftermiddag i Børsens Forsamlingsaal.

En gammel Sømand, Kaptajn H. Ehlers, der i mange Aar har ført Damper for det Hamburg-Amerikanske Dampskibsselskab og som i de senere Aar var ansat som Inspektør i samme er afgaaet ved Døden.

Kreaturmarkedet her i Byen afholdes, paa Grund af Helligdagene, i næste Uge Onsdag i Stedet for Torsdag.

Briggen »Olga«, Schmidt, af Vejle, ankom den 9de ds. til Queenstown fra Buenos-Ayres. Alt vel.

#### Aktieudbytte i 1893.

Det tyske Dampskibs Rederi i Hamburg giver intet Udbytte. Overskuddet har været 811,106 Mark, der benyttes til Afskrivninger etc. Aktiekapitalen er 7 $\frac{1}{2}$  Million Mark.

Det afrikanske Dampskibs-Selskab i Hamburg (Woermann Linien) giver 5%.

Svenske Lloyd giver 5% i Udbytte.

Det hollandske Dampskibsselskab, som sejler mellem Lybeck—Kjøbenhavn—Gøteborg etc. giver 5%.

Det svenske Postdampskib »Sofia« er solgt til Finland for 25,000 Kr. og skal sejle mellem svenske og finske Havne.

#### Havarier, Forlis m. m.

Fra Hull skrives den 8de ds :

Hertil ankomne Skibe melde, at en kærtret Brak driver omtrent 20 Sømil fra Mundingen af Humber, farligt for Sejlsadsen. Vraget rager 15 Fod over Vandet.

Dampeskibet »Erling«, Iversen, af Christiania, kom i forrige Uge paa Grund ved Hals. Ved Assistance af Bjergningsdamper kom det senere af Grunden og indbragtes til Frederikshavn, tilsyneladende ubeskadiget.

Dampeskibet Fyen, Petersen, fra Reval til Dunkerque med Hø og Havre, grundstødte Fredag Nat paa Stubben, men kom flot ved egen Hjælp; det blev befundet ubeskadiget med Undtagelse af, at et Skruerblad mangler.

Dampeskibet A. N. Hansen, Thiedemann, har i engelsk Kanal været i Kollision med en engelsk Skonnert; denne sank straks efter Sammenstødet, hvorfor desværre ikke hele Mandskabet bjergedes, idet 2 Mand, som vare under Dækket, druknede, medens de paa Dækket værende 3 Mand bjergedes af »A. N. Hansen«.

Dampeskibet Skandinavien, Svensson, af Christiania, fra Libau til Rouen med Korn, grundstødte ved Dragør, men kom flot uden Assistance. Skibet ubeskadiget.

Dampeskibet »Krøsus« af London, ladet med Jern, grundstødte Mandag Aften paa Hveen. Kaptajnen lejede en Fiskerbaad for at faa Hjælp fra Helsingør af Svitser's Bjergningsentreprise og fik Dampeskibet »Drogden«. Imidlertid kom »Krøsus« af Grunden, og da »Drogden« skulde afsejle, kom den grundstødte Damper den i Møde, tog Kaptajnen ombord og fortsatte Rejsen.

Thisted, 14 Marts. Iaftes og idag har her raset en stærk Storm af Syd. Kirkens Blytag er beskadiget. Et Hus i Skjoldborg er blæst om. Fire Fiskekuttere, »Dagmar Elisabeth« af Thisted, »Dannebrog« af Aarhus, »Marie« af Grenaa og »Tumleren« af Lemvig, ere strandede ved Thyborøn. Bjergningsassistance er strax tilkaldt. (R. B.)

## Skibsefterretninger.

### Dampskibe.

#### Det forenede Dampskibsselskab.

Alexander III, Rabe, pass. 12. Marts Gibraltar, bestemt til Aarhus og Kbn. — A. N. Hansen, Thiedemann, ankom 14. Marts til Danzig, bestemt til Middelhavet. — Antwerpen, Caroc, passerede 9. Marts Konstantinopel, bestemt til Kbhvn. — Baron Stjernblad, Michelsen, ankom 13. Marts til Genua, bestemt til Livorno, Neapel og Sicilien. — Castor, Kruse, ankom 13. Marts til Odessa. — Chr. Broberg, Gøtsche, pass. 8. Marts Gibraltar, bestemt til Kbhvn. — Dagmar, Hansen, afgik 10. Marts fra Castletown, Portland, til Lissabon, Marseille og Spanien. — Douro, Brabrand, ankom 12. Marts til Kbhvn. — Georgios I., Rohde, ankom 12. Marts til Odessa. — J. C. Jacobsen, Bech, ankom 9. Marts til Bordeaux, bestemt til Königsberg og Danzig. — Kiev, Rasmussen, ankom 5. Marts til Bordeaux, bestemt til Kbhvn og Stettin. — Kursk, Staal, afgik 12. Marts fra La Rochelle, bestemt til Havre, Kbhvn. og Østersøen. — Leopold II., Jespersen, ankom ankom 9. Marts til Antwerpen, bestemt til Levanten og Sortehavet. — L. P. Holmblad, Ingerslev, afgik 14. Marts fra Kbhvn. til Riga. — O. B. Suhr, Koch, afgik 4. Marts fra Sunderland til Marseille, Spanien og Bordeaux. — Omsk, Kihl, ankom 11. Marts til Reval, bestemt til Antwerpen, Havre og Sortehavet. — Tejo, Fenger, pass. 11. Marts Dover, bestemt til Bordeaux. — Tomsk, Petersen, afgik 11. Marts fra Antwerpen til Tunis, Piræus, Levanten og Sortehavet. — Vesuv, Gade, afgik 13. Marts fra Neapel til Bari og Sicilien. — Botnia, Holm, afgik 14. Marts fra Kbhvn. til Hangø. — Ceres, Svensson, ankom 13. Marts til Libau, bestemt til Bordeaux.

Constantin, J. V. Fenger, ankom 10 Marts til Kbhvn. — Esbern Snare, S. C. Holm, afgik 13. Marts fra Newcastle til Kjøbenhavn. — Esbjerg, C. Bentzen, afgik 14. Marts fra Leith til Aalborg. — Georg, J. Nielsen, ankom 11. Marts til Newcastle. — Knuthenborg, C. S. Hansen, afgik 15. Marts fra Odense til Newcastle, via Frederikshavn. — Kronen, P. Petersen, afgik 13. Marts fra Nykjøbing F. til Newcastle, via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Storebelt, A. Güllich, afgik 14. Marts fra Newcastle til Aarhus. — Union, C. N. Bloch, afgik 13 Marts fra Aalborg til Leith, via Odense og Aarhus.

Anglo Dane, Th Petersen, ankom 11. Marts til Anvers, bestemt til Kbhvn. og Riga. — Axelhuus, B. J. Goll, afgik 14. Marts fra Arendal til Kbhvn. — Bergenhuus, Jørgensen, afgik 11. Marts fra Hamburg til Kbhvn. — Charkow, Lissner, pass. 13. Marts Hirtshals, bestemt til Kjøbenhavn og Libau. — Christian IX, P. Møllerup, pass. 13. Marts Hirtshals, bestemt til Kbhvn. og Königsberg. — Frederik, J. Harboe, ankom 12. Marts til Pillau, bestemt til Hull. — Jolantha, S. Hansen, ankom 11. Marts til Hamburg, bestemt til Kbhvn. — Kasan, H. Thomsen, ankom 12. Marts til Kbhvn., bestemt til London. — Laura, P. Christiansen, afgik 7. Marts fra Granton til Færøerne og Island. — Libau, H. Andersen, afgik 14. Marts fra Kbhvn. til Danzig. — Minsk, H. Olsen, ankom 7. Marts Danzig, bestemt til Kbhvn. og Hamburg. — Louise, E. Brabrand, afgik 10. Marts fra Kbhvn. til Hull. — Morsø, Th. Lind, ankom 8. Marts til Kbhvn., bestemt til Libau. — Moskov, J. Petersen, afgik 11. Marts fra Anvers til Kbhvn. — Nishnij Novgorod, J. Harder, pass. 12. Marts Kbhvn., bestemt til Riga. — Nordjylland, P. Jensen, ankom 12. Marts til Kbhvn., bestemt til Hamburg. — Odin, Bønnelykke, ankom 14. Marts til Kbhvn. — Perm, L. Christensen, ankom 13. Marts til London, bestemt til Libau. — Pregel, Egidiusen, ankom 12. Marts til Hull, bestemt til Libau. — Romny, Joh. Andersen, ankom 14. Marts til Kbhvn., bestemt til Hull. — Tula, P. Paaske, ankom 11. Marts til Hamburg. — Valdemar, F. Sørensen, afgik 13. Marts fra Kbhvn. til Anvers. — Vendsyssel, H. P. Sørensen, ankom 14. Marts til Libau, bestemt til Kbhvn. og London. — Nidaros, C. Nielsen, afgik 14. Marts fra Kbhvn. til Vestnorge. — Olga, A. Norden, ankom 9. Marts til Königsberg, bestemt til Kbhvn. og Hamburg. — Viking, Jørgensen, ankom 11. Marts til Hamburg, bestemt til Kbhvn.

### Dannebrog.

Amalienborg, Olsen, afgik fra Reval 7. Marts til Rotterdam. — Christiansborg, Ewaldsen, ankom til Reval 5. Marts. — Fredensborg, van Deurs, ankom til Riga 11. Marts. — Frederiksborg, Hartmann, ankom til Reval 12. Marts. — Rosenborg, Schultz, afgik fra Dunkerque 14. Marts til Methil.

### Carl, Skjold, Gorm.

Dan. Kræmer, afgik fra Libau 6. Marts, ankom til Dunkerque 13. Marts. — Danmark, Heintzelmann, afgik fra Libau 9. Marts til London. — Erik, H. W. Wrisberg, afgik fra Antwerpen 8. Marts, ankom til Libau 14. Marts. — Frode, Christensen, afgik fra Port Said 4. Marts, ankom til Nicolaieff 10. Marts. — Gorm, Jørgensen, afgik fra Alexandria 8. Marts til Gibraltor f. O. — Knud, Jørgensen, afgik fra Libau 5. Marts, ankom til Hull 11. Marts. — Magnus, Aaris, afgik fra Swinemünde 7. Marts, ankom til Libau 8. Marts. — Olaf, Risø, afgik fra Swinemünde 14. Marts til Libau. — Skjold, Jensen, afgik fra Blyth 28. Febr., ankom til Libau 5. Marts. — Volmer, Jørgensen, afgik fra Newcastle 10. Marts, ankom til Swinemünde 14. Marts.

### Kjøbenhavn.

Carl Heckscher, Petersen, afgik fra Kbhvn 10. Marts ankom til Newcastle 14. Marts. — Jylland, Starck, ankom til Reval 10. Marts. — Sjælland, Hansen, ankom til Kbhvn 10. Marts. — Russia, Rasmussen, afgik fra London 10. Marts, ankom til Grangemouth 12. Marts.

### Kryolith Mine- og Handelsselskabet.

Fox I, P. Olsen, Fox II, C. F. Olsen, og Barkskipet Thetis, Frederiksen, afgaa den 18. ds. Morgen herfra til Ivgitut i Sydgrønland.

### Nordsøen.

England, Hansen, afgik fra Kbhvn. 5. Marts, ankom til Libau 7. Marts. — Holland, Jensen, afgik fra Grangemouth 10. Marts, ankom til Kbhvn. 13. Marts. — Rusland, Schmidt, afgaaet fra Burriana (Spanien), ankom til Grao (Spanien) 13. Marts. — Skotland, Albrechtsen, afgik fra Masnedsund 5. Marts, ankom til Libau 14. Marts. — Tyskland, Svendsen, ankom til Libau 6. Marts fra Kjøge.

### The Anglo Dane Steam Ship Company Limited.

Swarland, Pii, afgik fra Libau 4. Marts, ankom til Dunkirk 10. Marts.

### Thingvalla.

Hekla, Laub, afgik fra New York 10. Marts til Kbhvn. — Island, Skjødt, afgik fra Greenock 10. Marts til New-York. — Norge, Knudsen, afgik fra Christianssand 14. Marts til Kbhvn. — Thingvalla, Berentzen, afgik fra Christianssand 2. Marts til New-York.

### Det danske Petroleums-Aktieselskab.

Christine, Larsen, ankom til New-York 12. Marts.

### Det Store Nordiske Telegrafelskab.

H. C. Ørsted, Ørsted, ankom i Tuborg Havn 12. Marts. — Store Nordiske, Suenson, ligger i Shanghai.

### Jydsk-engelske Dampskibsselskab, Aarhus.

Hengest, Olsen, afgik fra Aarhus 8. Marts, ankom til Newcastle 12. Marts. — Octa, Enemark, afgik fra Göteborg 9. Marts, ankom til Newcastle 13. Marts. — Orrik, Erichsen, ankom til Göteborg fra Newcastle 10. Marts.

### J. Lauritzen, Esbjerg.

Nerma, Dogn, ankom til Newcastle 8. Marts, afgik 9., ankom 11. til Esbjerg. — Nordsøen, Meinertz, afgik fra Esbjerg 7. Marts, ankom til London 10. Marts, afgik s. D., ankom til Methill 12. Marts, afgik 14. til Esbjerg.

### Sejlskibe.

#### Svendborg.

Fylla, Funch, afgik fra Skien 8. Marts til Aberdeen.

#### Fanø, Sønderho.

Killena, Hansen, ankom til Buenos Ayres 5. Marts. — Mary, Lydom, afgik fra Fredericia 11. Marts, ankom til Halmstad 13. Marts. — Phønix, Øhle, afgik fra P. Elisabeth 3. Marts til Rangoon.

### M. Christiansen, Rønne.

Christiane & Marie, Jensen, afgik fra Rønne 4. Marts, ankom til Danzig 5. Marts, bestemt til Gr. Jarmouth. — Erik, Schou, ankom til Memel 7. Marts, bestemt til Dublin. — Frederik, Kofoed, ankom til Oskarshamn 7. Marts, bestemt til London. — Thyra, Larsen, afgik fra Rønne 4. Marts, ankom til Westervik 7. Marts, bestemt til Lovestoft. — Tordenskjold, Clausen, afgik fra Rønne 4. Marts, ankom til Memel 7. Marts, bestemt til Dublin.

### M. J. Ipsen, Rønne.

Camtoos, Pedersen, afgik fra Memel 7. Marts til London.

### Fragtberetninger.

D'Hr. Holm & Wonsild, Kjøbenhavn og Lübeck, meddele os den 14. Marts:

Trælastbefragtingerne fra Botten til Danmark have nu taget deres Begyndelse, og have disse Fragter stillet sig saaledes:

For mindre Skibe fra Sydbotten nordliget Sundswall er betalt 22 Mk. pr. Std., for større Skibe paa 90 Std. og derover 21½ Mk. Fra Hernæsand er fragtet til 23 Mk. for mindre og 22 à 22½ Mk. for større Skibe.

Til tyske Østersøhavne er betalt 20 à 21 Mk. for større Skibe fra Sydbotten.

Fra Øvrebotten har mindre Skibe erholdt 5 Kr. pr. 31½ Cbfd. Sparrer til danske Havne, større Skibe ere sluttede til 4¾ Kr.

#### Dampere:

Reval noterer 1/3 d. London, 1/4½ d. Rotterdam, 1/4½ d. à 1/6 d. Antwerpen, Dünkirk eller Ghent, 1/7½ d. til Rouen alt pr. 496 lbs. Hvedebasis; 22 francs pr. Ton Hør Dünkirk eller Ghent, 27/28 francs til Rouen; til Danmark betales 14/15 Mark pr. 2000 Kilos tunge Kornvarer, 17. Mk. Oliekager, 24/25 Mk. Klid.

Libau noterer 10½ d. à 1/— Østkyst London, 1/— Rotterdam, Antwerpen, Ghent eller Dünkirk, 1/3 d. til Rouen alt pr. 320 lbs. Havrebasis specielt circa 4000 Quarter Havre Ipswich 1/3 d. til Newcastle, 1/— til Bremen Stad, 1/4½ d. til Danmark 12/13 Mk. pr. 2000 Kilos Rugbasis, 19/20 Mk. pr. 2000 Kilos Klid.

Königsberg noterer 1/6 à 1/9 d. Englands Østkyst, 1/6 à 1/9 d. Rottetdam eller Antwerpen, 1/9 à 2/— Ghent eller Dünkirk, 2/— à 2/3 d. Rouen\*) 9/— à 9/6 pr. Ton Oliekager til Bristolkanalen 23.25 Mk. pr. Ton Hamp 7 à 8 Mk. pr. Ton Mel til Uleaborg eller Gamla Karlaby, til Danmark 17/18 Mk., Kiel 16/17 Mk., Østnorge 19/20 Mk., Hamburg eller Bremen 19/20 Mk. pr. 2500 Kilos Rugbasis.

\*) Alt pr. 500 lbs. Hvedebasis.

Danzig noterer 5/— à 5/6 d. pr. Ton Sukker til London, 15 francs pr. 2000 Kilos Melasse til Dünkirk, 21 francs til Bordeaux, 4 1/2 à 5 Mk. pr. Ton Kornvarer til Karlskrona, 7 Mk. til Vestnorge, 6 Mk. til Stockholm, 45 Pf. pr. 50 Kilos Klid til Danmark. Kulfragterne fra Englands Østkyst til Danmark noteres fremdeles lave, 4/— for større Baade 5/ à 5/6 d. for mindre Baade.

Seilskibstrafiken ligger fremdeles tildels stille, ikke paa Grund af Vejrforholdene, men paa Grund af Mangel paa noget at sejle med; det er derfor med Bekymring, at man ser Fremtiden imøde; Træfragterne fra Bottenhavet noteres fremdeles lave, og Rederierne ville ikke bestemme sig til at slutte pr. aabne Vaade, før vi naa dette Tidspunkt noget nærmere, da man klogelig gaar ud fra, at Raterne næppe ville gaa lavere.

D'Hr. N. Johansen & Dahl, Liverpool, meddele os under 10 Marts:

Udfragterne i forløbne Uge vare overalt flove og Transaktionerne forholdsvis faa.

I Hjemfragterne viste der sig en fastere Tendens for Sejlskibe fra Pitch Pine Havnene, idet der opnaaedes 95/— fra Pensacola til U. K.-Kont. for indtil 1400 Register Skibe, og for mindre Tonnage højere Rater. Markedet for Dampskibe fra Staterne var ligeledes fast til 3/— fra de nordre Havne til Antwerpen og Rotterdam, eller 3 1/1/2 à 3/3 til Hamburg. Fra New-Orleans betales 3/6 c. f. o.; 13/3 pr. Ton Dødvægt til U. K.-Kont., 14/9 til Øresund. Galveston til Liverpool 37/6, Bremen 38/9 pr. Netto Register.

Vestindiefrafterne vare uforandrede til 28/— à 30/— for Logwood og Rødder fra Jamaica til U. K.-Kont.; 30/— à 40/— fra Laguna for Logwood & Mahagani, 27/6 à 37/6 fra Belize. For Logwood fra Cuba 35/—.

Harpix & Terpentin fra Savannah & c. til U. K.-Kont. 2:7 1/2 + 50/0 til 3 — + 50/0 og 3/10 1/2 + 50/0 til 4/3 efter Størrelsen.

Fra Parana Floden fandt prompte Baade Anvendelse for Korn til 23/— à 23/6, 8/— mindre for La Plata. For Sejlskibe var der ingen Efterspørgsel. Grundet paa lav Vandstand i Floderne kunne Kreaturerne endnu ikke bringes ned fra Indlandet, og Nedslagningen og dermed følgende Eksport af Huder & c. har derfor ej ret begyndt endnu.

Fra Vestkysten Syd-Amerika er sluttet til 26/3 & 25/9 minus 1/3 for snarlig Lastning; for senere Afskibning er Markedet fastere.

Fra San Francisco slutte Spot Skibe à 25/—, Tacoma 31/3, Portland 35/—.

Sortehavsfragterne ere igen flovere, frembragt ved Overflod af ledig Tonnage. Der er sluttet fra Odessa, Sebastopol, Theodosia eller Novorissk til U. K.-Kont. 11/—, Option Bergen eller Kjøbenhavn til 2/— ekstra. Galatz 12/6; Sulina 11/—; Nicolaieff 11/—; Azoff 13/—; Donau til Antwerpen 13/ à 14/—, Barcelona 12/—, Alexandria til U. K.-Kont. 11/6.

De stedfundne Befragtninger for Erts vare i Købmændenes Favør, begrundet paa rigelig Efterspørgsel efter Employering af nær lastefærdige Baade.

Ostindiemarkedet fluktuerede lidt og sluttede fast for prompte Baade til 21/6 à 22/— fra Bombay; 20/ à 21/— fra Kurrachee. Madras Kysten, 2 Pladser, til Liverpool eller London 31/3; fra Rishavn 33/9.

For Sejlere sluttedes fra Calcutta til Dundee à 26/3, Aberdeen 27/6; Rangoon til Santos 40/—, Port Piric til U. K.-Kont. 26/3, Newcastle N. S. W. til Vestkysten 14/ & 14/3 og videre til U. K.-Kont. à 39 6 minus 1/3 »on the round«. Pugst Sound eller Burrard Inlet til London 62/6 pr. Mille Lumber.

Fra Hamburg sluttedes à 10/— til Calcutta; Frederiksstad til Melbourne 35/—; Swansea til San Francisco 11/—; Tyne til Boca 11/—; Cardiff til Mauritius 12/; Buenos-Ayres, Monte-Video 10 6, Rio Janeiro 15/—, Bahia 12/6, Pernambuco 12/6; Vestindien 7/— à 10/—, Fra Canada finder endnu kun faa Fragtslutninger Sted; de senest opnaaede Rater vise en Bedring, og der er Udsigt til en fastere Stemning overalt i disse Fragter.

Skibskøb. Herliggende Bark »Antwerp«, 1031 Reg. Tons, bygget Avondale N. S. 1874 er solgt til Norge for £ 1225. Har Klasse 5/6 a. 11 for 5 Aar fra December 1890; kobbret September 1890. Laster 1675 Tons Dødvægt.

Jernbark »Grace Gibson«, 509 Reg. Tons, nu beliggende i Manchester, er solgt til Fanø for ca. £ 1800. Bygget i Glasgow 1867. Laster 760 Tons.

Vor Korrespondent i Newcastle o/ Tyne, meddele os under 10. Marts:

Fragtmarkedet er fremdeles stille, og Udfragterne vise ingen Forandring i Raterne. Begæret for Tonnage for Østersøen har maaske været lidt stærkere, men det rigelige Tilbud af Dampere har umuliggjort det for Rederne at opnaa nogen Forhøielse i Fragterne. — Returfragterne fra Sorte-Havet og Donauen ere lavere, nærmest som Følge af Overflod af prompt Tonnage. Erts-Fragterne ere ligeledes gennemgaaende lavere. — Af Dampbefragtningerne nævnes:

Tyne-Pillau 1200 t. 4/3, Neufahrwasser 1200 4/1 1/2, Svine-münde 1900 4/, Lübeck 1250 4/9, Helsingør 1100 4/3, Fredericia 750 5 1/1/2, Hartlepool—Odense 1000 5/1 1/2, Santander

## Efterretninger for Søfarende.

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

### Østersøen, Sundet og Lille Belt.

**Sverrigs S.-Kyst.** Admiralitets-Baaken ved Åhus kan ikke længere anvendes som Sømærke, da den skjules af den omgivende Skov.

**Tydskland. Memel.** Det røde, faste Fyr i Memel, som staar c. 300 Alen VSV. for Hovedfyret, brænder fra 15de August—15de Maj

**Kurisches-Haff.** Synsvidden for det hvide, faste Fyr paa Windenburger Eck er kun 6 Kml.

De to røde, faste Ledefyr ved Peldsen, Deime Munding, skulle forandres til hvide, faste Fyr.

**Rixhoeft.** Den 1ste Marts 1894 aabnes ved Rixhoeft Fyr en Signal-Station, der efter det internationale Signal System udveksler Telegrammer med passerende Skibe.

Telegrammer til Skibe maa være affattede i det tydske Sprog eller i Signaler efter det internationale Signal-System og maa indeholde Skibets Navn eller Kendings-Signal samt Nationalitet.

Betalingen erlægges af Afsenderen eller Modtageren iland og er 0,80 Mark foruden Telegramtaksten.

**Wollin.** Storm-Signalmasten paa Galgenberg er beskadiget, hvorfor foreløbig ingen Signaler gives.

**Fyrskibet „Adler-Grund“ udlagt.** I Følge Telegram af 9de Marts 1894 fra »Reichs-Marine-Amt« i Berlin er Fyrskibet »Adler-Grund« igen udlagt paa Station.

**Kieler-Fjord.** Det grønne Fyr paa Kitzeberg er igen tændt paa Fyrbaaken, som er rejst igen.

**Fyrskibet „Stoller Grund“ udlagt.** I Følge Telegram af 7de Marts 1894 fra »Reichs-Marine-Amt« i Berlin er Fyrskibet »Stoller Grund« igen udlagt paa Station.

### Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Tydskland. Elben.** Den 15de Marts 1894 slukkes de hvide og grønne Ledefyr paa den V.-lige Landingsbro ved Lühe Munding.

Et Fartøj, er sunket i 5 Fv. Vand, fra Glückstadt Kirke i S. 7<sup>o</sup> Ø. og fra Kollmar Kirke i N. 89<sup>o</sup> V. Over Vraget er der 4 1/2 Fv. Vand.

**Weser.** Fra 19de til 24de Marts 1894 afholdes Sømøvelser i Weser. Pladsen begrænses mod N. af en Linie fra Tønde 8 til Tønde L, mod S. af en Linie fra Blewen Kirke til Geeste Munding. Inden for disse Grænser er den egentlige Øvelsesplads afmærket med fire Tønder med røde Flag. Farvandet inden for Tønderne og V. efter til Lanqlütjensand er spærret for al Sejlads. Man skal gaa Ø. om Afmærkningen og efterkomme Ordre, som gives fra de udlagte Fartøjer.

**Ems.** Den 1ste Marts 1894 aabnes ved Borkum nye Fyr en Signal-Station, der efter det internationale Signal-System udveksler Telegrammer med passerende Skibe.

Telegrammer til Skibe maa være affattede i det tydske Sprog eller i Signaler efter det internationale Signal-System og maa indeholde Skibets Navn eller Kendings-Signal samt Nationalitet.

Betalingen erlægges af Afsenderen eller Modtageren iland og er 0,80 Mark foruden Telegramtaksten.

**Holland. Zeegat van Texel.** I Schulpengat er Vragtønden, som laa ved Vraget af »Nigre«, SØ. for Spirtønde Nr. 4, ind-dragen.

**Zuiderzee.** Ved Spidsen af Middelplaat, som i Wierbalg skyder sig ud i Farvandet, er i 23 Fod Vand udlagt en sort Vager Nr. 2 a med afkortet Kegle. Om Sommeren er Sømærket en sort Stumtønde med samme Topbetegnelse. 52<sup>o</sup> 57' 12" N. Br. 4<sup>o</sup> 58' 36" Ø. Lgd.

Ursk hvide Blinkfyr er igen i Orden

**England. Harwich.** Ved Halliday stats er »Isabella« sunket, Masterne er over Vandet. Tæt SØ. for Vraget er i 7 Fod Vand udlagt en Vragtønde, fra Outer ridge Tønde i S. 86<sup>o</sup>

2000 4/, Sabinilla 1800 8/9, Barcelona 1700 8/3, Genua 2400 5/7 1/2, Neapel 1900 5/9, Palermo 1500 6/—, Licata 1600 6/6, Bari 1400 7/3, Alexandria 2400 5/6, Port Said 2300 5/6, Uleåborg—Hartlepool D. B. 1/4 bds. 26/6, Santander—Rotterdam 5/9, Benisaf—Newport 8/, Tyne 8/3, Huelva—London 7/9, Stettin 20000/21000 tons, 10/, Ergasteria—Middlesbro 8/6, Antwerpen 8/10 1/2, Bilbao Tyne 5/1 1/2, Middlesbro 5/6, Spanien—Antwerpen 1350 tons d. V. £ 630, U. K. 1200 d. V. £ 550 Frugt, 1280 d. V. £ 650 Frugt & Bly, Carthage—Tyne 13/6, Esparto. — Nicolaieff/ Vavaroffka 11/— U. K. Cont. prompt, do Bergen/ Kjøbenhavn 12/6, halvt Byg, prompt. Taganrog Hamburg 13/ Byg, April; Donau U. K. Cont. 13/ prompt. Sulina — U. K. Cont. 11/ prompt.

#### Uddrag af »Fairplays« Fragtberetning for 9de Marts.

Det der i den forløbne Uge har karakteriseret Fragtmarkedet, er den vedvarende Flovhed i Sortehavs-Markedet, idet Raterne yderligere ere gaaede ned, nærmest forårsaget ved det altfor rigelige Tilbud af prompte Dampere. Omendskøndt disse ere udsatte for 14 Dages til 3 Ugers Ophold i Odessa, holde Part-raterne sig stadig svage og noteres til L. H. A. R. 10/6 å 10/9, medens med Certeparti den højst opnaelige Rate er 11/. Fra Sevastopol, Novorossisk etc. noteres 10/6 å 10/9. Fra Nicolaieff har atter et stort Antal Befragtninger fundet Sted til meget utilfredsstillende Rater; 10/9 er i adskillige Tilfælde bleven akcepteret af Baade, som ventede Ordre ved Constanti-nopol. Noteringerne holdt sig imidlertid nu lidt fastere paa 11/ å 11/3 d. med 6 d. Afdrag for fuld Byglast, med Option af Øresundshavnene 1,6 å 1,9 ekstra. Raterne fra Sortehavet til Middelhavshavnene ere over det hele tilbagegaaende, om endskøndt der stadig er 10 Dages Karantæne i alle spanske Havne fra de fleste Sortehavshavne.

Donau-Floden er nu aaben, men uheldigvis kommer Sand-banken mellem Ibrail og Galatz nu atter frem, og efter hvad vi erfare er der over denne Banke kun ca. 15 Fod Vand, hvilket vil sige det samme som, at Dampene vil have at lægte til omtrent 13' og 9", hvilket er af alvorlig Betydning for dem, som skulle indtage hele Ladninger i Ibrail. I Lighed med Nedgangen i Sortehavs-Noteringerne, have Donau-Befragterne ogsaa gennemgaaende og med Held reduceret deres Rater, da de have været i Stand til at befragte et betydeligt Antal Baade til de nedtrykte Rater, og i et enkelt Tilfælde har en Befragter virkelig været saa heldig at erholde Skibsrum til 13/ til L. H. A. R. Dersom Sandbanken for længere Tid vil vedblive at danne en Hindring for Sejladsen, vil det blive et haardt Stød for Fragt-Spekulanterne, da en Fragt af endogsaa 14/6 d. er aldeles utilstrækkelig til at give Rederne Erstatning for næsten fuldstændig Oplosning af Genindtagelse

af Lasten. Dersom Rederne skulle tage den store Risiko, maa de have høje Fragter.

Fra Azoff har der været gjort lidt Forretning til 13/ å 13/6 n. c. med 6 d. Fradrag for Byg. Fra Alexandria til London eller Hull noteres 9/6 å 10/. Det er sandsynligt at der vil blive god Efterspørgsel efter Tonnage i dette Marked i Løbet af kort Tid, da vi erfare, at der forefindes rigelig Last, som skal afskibes i Løbet af de næste 2 å 3 Uger. Ertsbefragterne have været særdeles heldige i de sidste Dage, da de have kunnet fragte til saa lave Rater som 8/6 d. fra Ergostina til Middlesbro og 8,9 fra Seriphos til Rotterdam. Noteringerne holde sig stadig paa omtrent samme Standpunkt, medens Raterne fra Benisaf, Elba og de spanske Havne ere lidt svagere end sidst noteret.

Raterne fra Bilbao til Rotterdam ere meget faste; der betales fra 5/9 til 5/10 1/2 d., til Tyne 5/1 1/2, Middlesbro 5/4 1/2 å 5/6 d.

Amerika-Markedet holder sig vedblivende fast; der er temmelig god Efterspørgsel efter Tonnage for Marts-Lastning til Antwerpen eller Rotterdam til 3/ og til Hamburg 3/1 1/2 d. å 3/. Stykgods-Raterne til U. K. og Kontinentet holde sig faste paa 15,6 å 16. Der er ligeledes Efterspørgsel efter Tonnage fra New-York til Manchester til 16,9 d. Fra New-Orleans kan slutes til 3/6 d. C. F. O. Til U. K. eller Kontinentet, Rouen inklusive, 13/3, Option Øresundshavne 14,9. Der er stærk Begær efter Tonnage for Phosphate fra Florida til 18/6 å 19/ til Kontinentet og 21/ å 22/ til Østersøen, ikke nordligere end Stockholm, tyske Havne inklusive.

Der har været nogen Efterspørgsel efter Tonnage til Afslutning af Bomulds-Sæsonen fra Galveston, og vi erfare at 37/6 er bleven betalt til Liverpool, Option Bremen 38/9. Det østlige Marked er gennemgaaende meget fast. Fra Bombay noteres: for hurtig Lastning 21/6 å 22/—10/31 Marts 21, April 20/ å 20/6, Maj 20/. Kurrachee-Raterne holde sig faste paa 20/ å 21/. For April—Maj Lastning betales fra 2 Havne paa Madras Kysten 31/3 til Marseille. Fra Bunnah er en prompt Baad sluttet til 33/9, hvilken Rate uden Tvivl atter vil kunne opnaas, men for April—Maj Lastning er der for Øjeblikket ikke stor Efterspørgsel og Raterne holde sig omkring 30/ å 31/3 d. Calcutta-Noteringerne ere: London 27/6 d. w. 32/6 for Hørfro og Jute, Dundee 32/6, Hamburg 35. Af ubeskæftiget Sejlskibs-Tonnage forefindes i Havne ca. 16,000 Tons, hvilket er det mindste vi have kunnet notere i lang Tid.

La Plata-Markedet holder sig vedblivende paa 23/ å 23,6, med Option af Øresund 2/ og Østersøen 3 ekstra.

Raterne fra Wales udefter ere fastere, og der er stærk Efterspørgsel efter Tonnage for Marts Lastning og noteres 10/ å 10/6; sidst er sluttet Cardiff til Boca 10/6.

V., 1,3 Kml. fra *Inner ridge* Tønde i S. 63 V., 1,2 Kml og fra *Beach-End* Tønde i S. 14° V.

Et Vragfyrskib er udlagt c. 1 1/2 Kbl. SØ. for Vraget.

Fyrskibet »Outer-Gabbard«. Det hvide Blinkfyr paa Fyrskibet »Outer-Gabbard« er nu forandret. Det viser hver Minut Fire-Blink fulgt af en Formerkelse i 40 Sekunder.

#### Nordlige Atlanterhav.

**Portugals S. Kyst. Sagres Pynt.** Den 4de Marts 1894 tændes paa *Sagres* Pynt, tæt ved Signal-Stationen og 3 Kml. S. 54° Ø. for Blinkfyret paa Kap *St. Vicente*, et midlertidigt, rødt, fast Fyr. Det lyser over 240°, fra Kap *St. Vicente* Fyr S. efter. Flammens Højde: 127 Fod. Synsvidden: 5 Kml. 36° 59' 30" N. Br. 8° 55' V. Lgd.

**Canada. St. Lawrence Flod.** Ved Skibsfartens Begyndelse i 1894 forandres følgende Fyr saaledes: Paa Øen *Bicquette* har Fyret det største Lysstyrke hver 45 Sekunder, hvorimod Fyrene paa *Grande Isle (Kamouroska)* og *Stone Pillar* have den største Lysstyrke hver 30 Sekunder.

#### Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**Agljer. Bône.** Om kort Tid flyttes *Lystønden*, som viser rødt, fast Lys, uden for Molen i *Bône* c. 1 Kbl. SV. hen.

Den skal ligge i Linien. Baaken paa Klippen *Lion* overet med Molens S. ligste Yderende og 3/4 Kbl. SØ. for den.

For Indgaaende skal man holde Tønden om Styrbord.

#### Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

**Mexiko. Vera Cruz.** Fra den 2den April 1894 bliver Belysningen ved *Vera Cruz* saaledes:

1. Fyret *Benito Juarez* bliver uforandret.
2. Paa Pieren tændes et fast Fyr, kaldet *Porte du Mole* Fyr. Det viser hvidt, fast Lys med 3 røde, faste Sektorer. Synsvidden: 7 Kml. Lineapparat af 6te Orden. Den ene røde Sektor lyser fra Pynt *Gorda* til Grunden *Blanquilla*, N. 50° Ø., den anden mellem *Gallega* og *Lavandera* og den tredie over Grunden *Hornos*.
3. Paa Øen *Sacrificios* et Fyr, der viser: Rødt, fast Lys over *Gallega*, hvidt, fast Lys over 6° i Løbet mellem *Gallega* og *Blanquilla*, fra N. 16° V. til N. 10° V., er formørket over *Blanquilla*, viser hvidt, fast Lys over 8° i Løbet mellem *Blanquilla* og *Anegada de Adentro*, fra N. 10° Ø. til N. 18° Ø., rødt, fast Lys over *Anegada de Adentro* og Øen *Verte*, hvidt Lys med En-Formerkelse hver 6 Sekunder over 100° (Vinkelen ikke angiven) og hvidt, fast Lys over Ankepladsen. Flammens Højde: 29 Fod. Synsvidden: 8 Kml. Spejllapparat af 4de Orden. 19° 10' 24" N. Br. 96° 5' 27" V. Lgd.

#### ABONNEMENTSPRISEN

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

Abonnement modtages St. Annæ Plads 18, St. 11—8 og Holsteinsgade 9, Ø.

hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres.

Bladet omdøles ved Postvæsenets Foranstaltning.

#### AVERTISSEMENTSPRIS:

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

De øvrige Sider — — — — — 20 — do. 25 —

Moderation for 5 Gange 10 Gange 25 Gange

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

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

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER FREDAG.

Nr. 26.

Kjøbenhavn, Fredag den 23. Marts 1894.

1. Aarg.

INDHOLD: Om Hyreforhold, af Overmaskinmester Wm. Andersen. — Literatur. — Fra Sø og Land. — Havarier og Forlis. — Skibsefterretninger. — Fragtberetninger. — Efterretninger for Søfarende.

## AXEL E. AAMODT,

18, Kongens Nytorv 18.

Grundlagt 1857. Telefon 106.

*Specialitet:*

*Skematiske og tabellariske*

*Bogtryk-Arbejder.*

## Cacaopulver

af god Kvalitet købes billigere end i Udlandet paa

**Brødr. Tychsens**

**Fabrikslager**

ved Chr. C. Tychsen

Lille Kannikestræde 3,  
Kjøbenhavn K.

Sendes frit til danske Havne.

Fra Aktiebolaget Bofors & Gullspång i Sverrig leverer jeg paa Bestilling større og mindre Gjenstande i

## støbt Staal, saasom:

Skibsstævne,  
Skibsskruer,  
Roerrammer,

Stempler,  
Krumtappe,  
Ambolte,

Tandhjul,  
Ankere,  
etc. etc

Støbt Staal fra Bofors-Gullspång er smeddeligt samt i Styrke og Sejghed fuldt jævnførligt med det bedste smeddede Staal af tilsvarende Haardhedsgrad

Kjøbenhavn.

Jørgen Jensens Efterfigr.

## Skibsdagbøger

(Normalpapir)

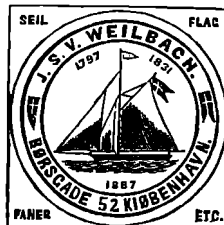
1/1 Aars & 1/2 Aars,

til Forbrug og Forhandling

billigst hos

## S. Friedlænder.

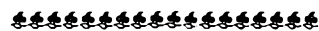
14 Ved Stranden 14.



isolering (Kieselguhr, Filt m. m.)  
paa Kjelder, Dampvær m. m.

**Ankere & Kjæder**  
Tougværk og alle  
Skibs-Inventarier  
anbefales fra Lager.

**John Forbæch,**  
St. Annæ Plads 19 & 21.



Telefon 1268.  
Telegr.-Adr. Nilsson 167.

## Carl Nilsson,

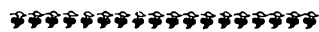
Amaliegade 37,

Kjøbenhavn K.

Lager af Olier og Maskin-Artikler.

Leverandør

til de fleste danske Damp-  
skibsselskaber.



## Helsingborgs Varfs Aktiebolag

(Helsingborg, Sverige)

utför nybyggnader, reparationer och bottenmåling af jern- och träfartyg; för ständigt lager af allt härtill hörande.

Torrdocka 290 × 50 × 15 fot. Hamnens djup 22 fot.

Under byggnad och till salu en tremast-stålskonert 250 Reg. tons, lastar 500 tons D. W. på 11 fots djupgående.

Telegrafadress: Varfsbolaget.

## A. A. W. Petersen, 13 St. Anna Plads, Kjøbenhavn K. Telefon 3174.

Befragtning, Gods- og Pakketransport til alle Havne og Jernbanestationer i Verden. Omladning af Skibe. Modtagelse, Control og Aflevering af Ladninger, Spedition, Klarering, Inkasso, samt alle maritime og merkantile Commissioner.

## Mindesmærke for Lars Kruse.

I Overbevisningen om, at det vil være kærkomment for Mange, om der bliver rejst et varigt Mindesmærke paa den Mands Grav, der for nylig stedtes til Hvile paa Skagens Kirkegaard under almindelig Deltagelse fra hele Landet, fra de Højeste til de Laveste, tillade Undertegnede sig at henvende sig til Offentligheden med Anmodning om Bidrag til, at der kan blive rejst et Mindesmærke over Lars Kruse.

Mindesmærket tænkes rejst i Form af en Bautasten med en blankpoleret Front og passende Inskription samt, hvis Midlerne strække til, et Jerngelænder. Da vi anse det for ønskeligt, om saa mange saa muligt give deres Bidrag til et saadant Mindesmærke, vil der ikke blive modtaget større Bidrag end en Krone pro persona.

Bidrag modtages af enhver af Undertegnede, paa dette Blads Kontor samt paa Foreningens Kontor, St. Annæplads 13, mellem 11—3.

Bestyrelsen af »Den almindelige danske Skibførerforening af 1874.«

Jacob Holm,

Formand.

St. Annæplads 13, mellem 11—3

A. J. Mathiesen,

Toldbodvej 32.

T. C. Sørensen,

Toldbodgade 2.

J. W. Fenger,

Classensgade 40.

H. L. Udbye,

Slagelsegade 12.

J. H. Petersen,

Ahlefeldtsgade 31.

C. V. Møller,

Thingvalla-Selskabets Passager-Afdeling.

H. Th. Brandt,

Gasværksvej 2.

W. Langberg,

Virginiavej 7.

# Dampskibsselskabet „Thingvalla“.

Kjøbenhavn—New York  
anløbende Kristiania og Kristianssand.  
Forandring forbeholdes.

Skibets Navn	Fra Kjøbenhavn	Fra Frederikshavn	Fra Christiania	Fra Christianssand	Fra New York
Thingvalla . . . . .					24. Marts
Island . . . . .					31. —
Amerika . . . . .					14. April
Norge . . . . .	27. Marts	28. Marts	29. Marts	30. Marts	21. —
Hekla . . . . .	10. April	11. April	12. April	13. April	5. Maj

Passagerer indskrives og Jernbanebilletter til alle Pladser i Nordamerika erholdes paa Selskabets Passagerafdeling, Larsens Plads  
Gods og Pakker bedes anmeldt hos Ekspeditionen, Larsens Plads. Pakker modtages endvidere paa alle Postkontorer i Danmark.

## „Dansk Søfartstidende“

begynder den 1. April et nyt Kvartal. Bladet bringer Artikler om alle i Forbindelse med Skibsfarten og Fiskeriet staaende Forhold og følger alle Bevægelser paa Søfartens Omraade her hjemme og i Udlandet; det bringer ugentlige Beretninger om Fragtforholdene gennem Meddelelser fra London, Liverpool, Newcastle o/ Tyne, Lübeck, New-York og Kjøbenhavn; det indeholder Søkortarkivets „Efterretninger for Søfarende“.

„Dansk Søfartstidende“ bringer en ugentlig Oversigt over danske Skibes Bevægelser, støttet paa Meddelelser fra de fleste danske Damp- og Sejlskibs-Rederier; endvidere udførlige Meddelelser om Nybygninger, Havarier, Forlis. Det bringer en ugentlig Beretning om Forhyringsforholdene, maanedlige Meddelelser om Fiskeexporten og Fiskehandelen, Oversigt over de meteorologiske Forhold m. m. m.

„Dansk Søfartstidende“, Organ for Søfarten og Fiskeriet, fremtræder tillige som Efterretningsorgan for Skibsfarten og bringer gennem sine talrige Forbindelser i Ind- og Udland udførlige og paalidelige Meddelelser om alle Søfartsforhold.

Abonnement for April Kvartal 1894 à 1 Kr. 50 Øre foruden Postpenge, tegnes paa alle kgl. Postkontorer og Brevsamlingssteder, i alm. dansk Skibsførerforenings Kontor, St. Annæ Plads 13, K, fra 11—3, i Redaktionen, Holsteinsgade 9, Ø, og hos Fuldmægtig Westrup i det forenede Dampskibsselskabs Skibsinspektion. Dansk Søfartstidende egner sig fortrinligt til Annoncer, der ønskes udbredte i alle Søfatskredse i Ind- og Udland.

Annoncer modtages ovennævnte tre Steder og i Triers Bogtrykkeri, Bredgade 32, K.

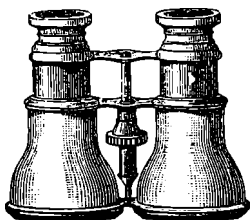
**N. Chr. Rønnes**

Skibssnedkeri.

— Grundlagt 1834. —

St. Annægade 3.

Kjøbenhavn C.



**H. E. Holst's**

Efterfølger,  
Hans Lisberg,  
Uhr- og  
Instrumentmager.

Paa Undertegnedes Forlag er udkommet og faas i alle Boglader:

Uddrag af

### Danske Søfartslove

samt andre

offentlige Kundgjørelser Søfarten vedkommende.

Samlede og udgivne med  
Indenrigsministeriets Understøttelse  
af

J. A. D. Jensen,  
Navigationsdirektor.

Nærværende Lovsamling, der bl. a. indeholder den fuldstændige Sølov og Skibsregistreringslovene, har nærmest til Formaal at give Redere, Skibsførere og andre, som befatte sig med praktisk Gerning vedrørende Søfarten, let Adgang til at skaffe sig Kundskab til de paa mangfoldige Steder trykte og under mange forskellige Autoriteter henhørende Love og Anordninger, der angaa deres Fag.

Savnet af en saadan Samling har været fremhævet ved forskellige Lejligheder og er blevet endnu mere føleligt efter at det er blevet paabudt ved Sølovens § 27, at enhver Skibsfører skal have ombord et Exemplar af denne Lov og af de Reglementer og Forskrifter, som i henhold til samme maatte være udfærdigede. Bogen er forsynet med udførlige Registre.

Pris indb. 3 Kr. 75 Øre.

G. E. C. Gad,  
Vimmelskaftet 32.

**Magasin**  
français,  
2, Ny Østergade 2.



**Pariser-Fodtøj.**  
Største Lager  
i  
Norden.

**Aut. Forhyringsagenter,**  
Kjøbenhavn.

F. Jepsen, Toldbodgade 2.  
W. H. Wulff, Toldbodg. 15.

## Om Hyreforhold.

Af Wm. Andersen, Overmaskinmester paa Gl. Carlsberg.

Hr. Redaktør! Jeg plejer med stor Interesse at læse det af Dem redigerede »Dansk Søfartstidende« og skønner meget paa den Upartiskhed, hvormed De giver anderledes Tænkende Adgang til det ærede Blads Spalter; jeg beder Dem i Henhold hertil om Plads for Følgende:

I »Dansk Søfartstidende« af 2den Februar 1894 har Hr. Cand. phil. E. Hillestrøm, Fuldmægtig i Mønstringskontoret, i en Artikel fremsat nogle mere velmente end velrettede Angreb paa den danske Maskinmesterstand, som jeg formener ingenlunde ere fortjente, selv om denne Stand, saa vel som enhver anden, undertiden kunde fortjene og trænge til Kritik. Ved at læse Hr. H.s Artikel, har jeg faaet det Indtryk, at Hr. H. kritiserer, hvad han kun daarligt forstaaer sig paa, og jeg kan kun beklage, at en Embedsmand indlader sig paa en Kritik, der synes mig saa absurd og nedsættende, ikke alene for den store private Maskinmesterstand, men ogsaa for alle dem, der ere i Statens Tjeneste og tilhøre Maskinmesterstanden; thi i Fald alle disse ikke skulde være deres Løn værd, da er Misgrebet til Stede, baade hér og dér.

Heldigvis er det imidlertid ikke Hr. H., der skal foretage Vurderingen, og de Folk, der høre til ovennævnte Stand, kunne i saa Henseende føle sig beroligede, især med Hensyn til Hr. H.s Slutningsbemærkning.

For Resten mangler Hr. H. jo alle Forudsætninger til at forstaa, hvad han skriver om i denne Sag, hvilket man faar et godt Begreb om ved at undersøge de anførte Tal nøjere.

Hr. H. skriver først: »Min lange Erfaring — Ingen vil vel frakende mig den, efter som jeg nu i 19 Aar har været Fuldmægtig paa Mønstringskontoret — giver mig, skønt ikke Sømmand, Ret til at tale med. Det vil med andre Ord sige, jeg sér paa Sagen mere upartisk, sér paa Sagen med, det tror jeg nok, et uhildet Blik, og ser paa den under en national-økonomisk Synsvinkel.«

Ja! den lange Erfaring vil vist Ingen frakende Hr. H., men Spørgsmaalet bliver, hvori bestaar denne Erfaring? I at sidde paa Mønstringskontoret og beskæftige sig med Paa- og Afmønstring, samt med en Statistik, (der, som jeg snart skal vise, er i høj Grad upaalidelig); i saadanne Sager har Hr. H. antagelig Erfaring nok, men er det derom Spørgsmaalet drejer sig? Nej langt fral Spørmaalet drejer sig om, hvorvidt Maskinmestrenes Ansvar og Arbejde, saavel som Fyrbødernes, honoreres for højt, og om Styrmandenes Ansvar og Arbejde honoreres for lavt.

Op i den Henseende skal jeg bevise, at Hr. H. er aldeles blottet for Erfaring og følgelig ogsaa mangler Ret til at dømme.

I Fald Hr. H. vil tale om Erfaring, da maa det være paa Grundlag af den, som den praktiske Sømmand, Fyrbøder eller Maskinmester har, thi det er paa dette Grundlag, at han maa afgive sin Dom, hvis han absolut føler sig kaldet til at optræde som Dommer, og ikke paa Grundlag af den Kundskab, som Hr. H. mener at have erhvervet sig ved at sidde paa Mønstringskontoret.

Om Hr. H.s Upartiskhed og uhildede Blik, maa følgende være tilstrækkeligt betegnende.

Naar Hr. H. saaledes omtaler, at Fyrbøder-Hyren for 10—15 Aar siden, i den gode Tid, var 54 Kr., gik saa ned til 52 Kr. og til 50 Kr., paa hvilken Højde den derefter har holdt sig, skal jeg straks fremhæve et Bevis paa, hvor letsindigt Hr. H. omgaas med disse for Fyrbøderne saa vigtige Tal; et eneste Blik i Mønstringskontorets Bøger vilde nemlig sikkert have oplyst Hr. H. om, at i mindst 10 Aar (saavidt jeg mindes fra 1879—1889) var Fyrbøder-Hyren, ikke som af Hr. H. opgivet, 52—50 Kr., men kun 40 Kr.

Hvorvidt den nuværende Fyrbøder-Hyre (50 Kr.) er

et passende Vederlag, hvad Hr. H. ubetinget bekræfter, — saa vel som hvad angaar Oplysningen om den gifte Fyrbøder, der godt kan ernære sin Familie for 500 Kr. aarlig, da tør jeg formode, at ogsaa Erfaringen her danner Grundlaget for Hr. H., hvor utroligt det end synes, at Hr. H. selv skulde have prøvet at forsørge Familie for ovennævnte Sum; — det skal jeg imidlertid ikke opholde mig ved her, men eventuelt i en senere Artikel komme tilbage til.

Hr. H.s Sammenligning imellem Fyrbøderen og Sekondløjtnanten er meget smigrende for Fyrbøderne, men utroligt naiv, set fra Løjtnantens Standpunkt; skal man sammenligne Fyrbøder-Gerning og Betaling med noget tilsvarende, da maa man tage f. Eks. en Retort-Arbejder ved Gasværker el. lign., thi disse Folk udrette begge et rent fysisk Arbejde, hvor det altsaa væsentligst kommer an paa de legemlige Kræfter, anvendte under højst ugunstige lokale Forhold, som en Temperatur af ca. 50° C. og Indaanding af de af Forbrændings-Produkterne udviklede, meget skadelige Luftarter giver.

Styrmandene fremstiller Hr. H. som dem, der sammen med Skibsføreren skal »føre« Skibet. (Jeg antager, at enhver Skibsfører helst selv vil udbede sig alene at maatte »føre« Skibet). Dernæst at det er dem, der bære det store, fulde Ansvar, (mørsomt nok synes Hr. H. at være fornærmet over, at Maskinmesteren bærer det »fulde« Ansvar for Maskineriet), dem, der staar paa Broen i Taage og Slud, eller i forrygende Snestorm, medens Maskinmesteren fremstilles som den, »der paa sin lune Plads kun har at vogte paa Maskinens regelmæssige Gang og lystre, agtpaaagivende, hver Befaling, Maskintelegrafsen giver ham.« Ja, Ordene ere nøjagtigt Hr. H.s egne.

Hr. H. dokumenterer ved disse Ord, hvor meget og hvor lidt Forstand han har paa Maskinsager, thi enhver, der kun har haft en lille Smule med Maskinvæsen at gøre, véd, at hvis Maskinmestrenes Arbejde og Ansvar kun bestod heri, da var det en let Sag at være Maskinmester, og da maatte en stor Del af de Fordringer, Staten stiller ved Maskinist-Eksaminerne og paa anden Maade være overflødige; da kunde Pladsen som Underdirektør ved Orlogsværftet eller Maskininspektør ved de store Dampskibs-Selskaber besættes — f. Eks. med Fuldmægtige eller Kontorister. — Og hvad Upartiskheden angaar, da fremstilles Styrmandene og Skibsførerne som dem, der kun deje ondt, medens Maskinmestrene fremstilles som dem, der har det lunt og godt. Jeg vilde ikke ønske, at Hr. H. skulde ombytte sin lune Plads paa Mønstrings-Kontoret med den i Maskinrummet.

Hr. H.s statistiske Gage-Sammenstilling er ganske upaalidelig. Jeg paastaar, og jeg vil bede Hr. H. modbevise mig, i Fald han kan, at der ikke findes et eneste Skib her fra Danmark, hvor 2den Maskinmester har 150 Kr. pr. Maaned, medens 1ste Styrmand kun er lønnet med 70 Kr. pr. Maaned; thi det er vel ikke Mening at sammenstille den Gage, som 2den Maskinmester har ombord i Dampskibet »Thingvalla«, med den Gage, som 1ste Styrmand har ombord i — ja her kommer det betegnende for Hr. H.s Paalidelighed, der findes ikke engang et eneste Dampskib, hvor lille det end er, hvor 1ste Styrmand har saa lidt som 70 Kr. pr. Maaned.

Betragter man som Grundlag f. Eks. »Det forenede Dampskibs-Selskab«, saa vil man se, at der dér, af over 100 Dampskibe kun findes tre, hvor Maskinmesteren har 250 Kr. i Gage, og dog kører Hr. H. op med de samme Tal. Han burde ogsaa have vidst, at i de tre Skibe findes tre af de aller ældste Maskinmestre, som vel her for en Del erholde den Løn som en Frugt af 25 til 30, ja indtil 35 Aars vel og samvittighedsfuldt udført Tjeneste, medens Styrmandene der ombord ere yngre Mennesker,



hvis vigtigste Bestilling ikke er at »føre« Skibet, thi det gør udelukkende Skibsføreren, men derimod at sælge Billetter og føre Billet-Regnskabet, der saa vidt mig bekendt medfører en Indtægt for Styrmandene af 10 Øre pr. Billet, der købes ombord, hvilket alene i Sommermaanederne ikke andrager en saa ganske ringe Sum.

Disse Styrmands Gager ere ganske vist 80 eller 100 Kr., men deres Gage er ikke det samme som deres Indtægt.

Kalder Hr. H. nu Forholdet uretfærdigt, da falder denne Beskyldning ikke paa Maskinmestrene, men paa Rederierne, thi det er dem, der maaler Styrmandenes og Maskinmestrenes relative Værdi og sætter Gagen derefter. Dog denne Beskyldning vover Hr. H. vist ikke at fremføre.

Tør Hr. H. endnu paastaa, at dette er »at se paa Forholdene med uhildet Blik«, naar han kun nævner Styrmandenes Gager, men undlader at oplyse, at denne ikke er deres eneste Indtægt? Jeg tror, at det vil have sin Vanskelighed at bevise dette, det vil snarere kunne siges, at: »man merkt die Absicht und wird verstimmt«.

Det vil ærligt og oprigtigt glæde alle Maskinmestre, om Styrmandene kunde opnaa bedre Levebetingelser, og jeg synes da, at det bør oplyses, at deres Gager, f. Eks. i Det forenede Dampskibs-Selskab, i de sidste Aar allerede ere blevne forbedrede. Skal Maskinmestrenes Gager nu trykkes ned — som et Slags Kompensation for at Styrmandenes Gager hæves — da vil Følgen ganske sikkert blive den, at de dygtigste og for Rederierne uundværligste Folk blandt Maskinmestrene gaa i Land og søge deres Eksistens der; thi Hr. H. maa vel erindre, at Maskinmestrene ikke alene kunne tjene deres Brød paa Søen, men ogsaa have nydt en saadan Uddannelse, at de kunne tjene det i Land.

I Fald vi absolut skal have en upartisk Dommer til at dømme om Maskinmestrenes og Styrmandenes relative Ansvar, Arbejde og Værdi, da har vi jo for det første Rederierne, eller i Fald Hr. H. ikke er tilfreds med deres Afgørelse, lad os da se at faa en Mand med et uberørt og praktisk Blik paa Sagerne, og da Hr. H. anfører, at han ønsker Forholdene bedømt fra et national-økonomisk Standpunkt, saa foreslaar jeg, at der gøres Forsøg paa at formaa en af vore yngre Nationaløkonomer til at gøre to Rejser, f. Eks. med et af Thingvallaskibene, gørende Arbejde og tagende Vagt, saa vel til Lands som til Søs, paa den ene Rejse med Skibsføreren eller rettere Styrmandene og paa den anden Rejse med Maskinmestrene og Fyrbøderne. En saadan Mand vil dog have nogen Erfaring og NB. praktisk Erfaring, og han vil være i Stand til at optræde betydeligt mere upartisk og mere retfærdigt dømmende end Hr. H.

Naar endvidere Hr. H. skriver: »Maskinmestrenes Ansvar, der dog i Virkeligheden er af ringere Betydning end den vagthavende Styrmands, til hvis aarvaagne Øjne, Snarraadighed og Konduite kostbare Værdier ere betroede«, forekommer det mig at være Toppunktet, og jeg fristes til at spørge, om han ikke betragter Maskiner og Kedler i et Dampskib som absolut uundværlige eller kun som en Overflødighed; jeg formoder det sidste maa være Tilfældet.

Hvis Hr. H. blot havde det allerfjerneste Begreb om moderne Dampkedler og Dampmaskiner, saa vilde han betragte dem som Skibets Drivkraft, hvorefter alt er afhængigt, ja jeg kan roligt nævne Kedler og Maskiner som Skibets Hovedfaktorer; de største Summer ere her henlagte og den største Agtpaagivenhed udkræves her, hvorigennem de største Ulykker kunne afværges og selvfølgelig ogsaa paadrages. Ved en ringe Uagtsomhed fra Maskinmesterens Side vil der i Løbet af faa Minuter kunne indtræffe Tilfælde af saa alvorlig Art, at baade Passagerer, Skib og Ladning vil gaa fuldstændig til Grunde, selv om, som Hr. H. bemærker, den aller flinkeste og braveste Styrmand havde Vagt paa Broen.

At slige, for alle Parter sørgelige Katastrofer hidtil ere undgaaede her hjemme, tør man vel nok betragte — og Hr. H. vil vel ikke forsøge at frakende Maskinmestrene dette — som et Bevis paa Aarvaagenhed og en stor ansvarsfuld Bevidsthed.

For at belære Hr. H. om, hvilke farlige Elementer der arbejdes med i Maskinrummet, skal jeg henlede hans Opmærksomhed paa den saa sørgelige Katastrofe ombord i det tyske Panserskib »Brandenburg«, der desværre kostede over 40 Mennesker Livet, og jeg maa kun beklage at skulle fremdrage slige Eksempler, for at overbevise Hr. H., der trods sin 19-aarige Erfaring endnu ikke har fæstet sit Blik paa de Farer, der truer, og det Ansvar, der paahviler Maskinmestrene i de moderne Dampskibe.

Til Slut vil jeg kun bemærke, at i Fald Hr. H. havde gjort sig bekendt med, hvad en Søofficer allerede for 16 Aar siden — og siden den Tid ere Maskinierne blevne meget mere komplicerede og flere og flere Hjælpemaskiner henlagte under deres Ansvar og Opsigt — skrev i Tidsskrift for Søvæsen (og af Redaktøren, nuværende Admiral Carstensen fik varm Paaskønnelse for) om Maskinmestrenes vigtige Stilling, og den den Gang — hvor meget mere ikke nu — krævede videnskabelige Betjening af Maskinierne, da vilde Hr. H. maaske ikke være fremkommen med dette Angreb paa Maskinmestrenes Gager og Stilling.

Hvis Hr. H. endelig vil opkaste sig til Dommer i denne Sag, burde han ogsaa have gjort sig bekendt med Gageforholdene i andre Lande, og han vilde da have fundet, at naar Hensyn tages til Pengenes forskellige Værdi i de forskellige Lande, da er Maskinmestrene næsten overalt lønede ens, medens Styrmandene ere lavest lønede i Danmark.

At Styrmandene derfor fik højere Løn, vilde ikke være mere end retfærdigt, men det vilde have været mere hensigtsmæssigt, hvis Hr. H. havde indskrænket sig til at tale til Bedste for Styrmandene og undladt at angribe Maskinmestrene.

Vi skulle komme tilbage til de af Hr. Andersen fremsatte Udtalelser, som vi paa flere Punkter ikke kunne tiltræde.

Red.

## Literatur.

*Uddrag af danske Søfartslove, samt andre offentlige Kundgørelser Søfarten vedkommende, udgivet med Indenrigsministeriets Understøttelse af J. A. D. Jensen, Navigationsdirektør. København 1894 (Gads Forlag).*

Dette er en udmærket Samling. Den indeholder paa sine 500 Sider Hovedparten af den Række Søfarten vedrørende Retsregler, som ellers maa søges paa mange forskellige, mere eller mindre vanskelig tilgængelige Steder. Det Hele er derhos gengivet og sammenstillet med stor Omhu og Nøjagtighed. Tre forskellige Registre give klart Overblik og god Vejledning til at finde, hvad man søger, Udstyrelsen er smuk og Prisen yderst billig (indb. 3 Kr. 75 Øre).

Hvor meget der i en saadan Samling skal medtages, af hvad der kun mere indirekte vedrører Søfarten, bliver jo altid en Skønssag. Udgiveren har, for ikke at gøre Bogen mere omfattende end praktisk heldigt, draget Grænsen saaledes, at han har udeladt Love og Anordninger, der angaa saadanne særlige Omraader som Fiskeri, Udvandrerens Befordring m. m. eller saadanne, der blot gælde for visse Havne eller Landsdele, navnlig Færoerne og Bilandene. Ligeledes er, med Undtagelse af Skibsmaaling, alle Toldvæsnets vedrørende Bestemmelser udeladt, idet der med Hensyn til disse henvises til Toldforvalter Hassings Samling. Paa den anden Side er ved Siden af Søloven, Registreringsloven og den hele Sværm af Love, Anordninger og Bekendtgørelser fra de sidste Aar, der slutte sig op til disse, medtaget de vigtigste af Reglerne om Stranding, Redningsvæsen, Handelsflag, Værnepligt, Sø- og Handelsretten, Karantæne, Konsulatvæsen, Tilsyn med

Dampfartøjer, Anvendelse af internationale Søvejsregler m. m. m. Inden for det saaledes afstukne Omraade syntes, saa vidt det efter en første Undersøgelse er muligt at dømme, Intet af Vigtighed at være udeladt. — Samlingen kan saaledes anbefales som i enhver Henseende fortræffelig.

E. T.

*Søloven og Lov om danske Skibes Registrering*, udgivne ved Professor Viggo Bentzon. 2. Udgave, Kjøbenhavn 1893 (Philipsens Forlag.)

Denne Udgave af Søloven og Registreringsloven er fix og køn at se til, og ved sit udførlige og omhyggelige Sagregister nemt at finde Rede i og god at faa Forstand af. Den kan ubetinget anbefales Enhver, i hvis Virksomhed Spørgsmaalet om, hvad Søloven siger, stadig rejser sig, og som derfor kan ønske at have en paa en Gang nemt haandterlig, solid, køn, praktisk og fejlfri Udgave ved Haanden. Til Oplysning for hvem det maatte interessere, kan samtidig bemærkes, at den bedste Udgave af den norske Solov er Mejlænders, og den bedste Udgave af den svenske er Afzelius.

E. T.

## Fra Sø og Land.

Lars Kruse og Bertel Sørensen, der omkom samtidig med ham, begravedes i Torsdags under stor Deltagelse paa Skagens Kirkegaard. Kongen, Indenrigsministeren, Dansk Fiskeriforening, Officerer i »Det forenede Dampskibsselskab«, Sømandsforeningen m. fl. havde sendt Krands, og til Skagen var indtruffet en stor Mængde Fremmede for at overvære Begravelsen.

Frederikshavn som Tilflugtshavn. Fra Frederikshavn skrives til os:

Den 12.—13. Februar d. A. benyttedes Havnen af 12 Dampskibe med samlet Netto-Drægtighed af 6000 Tons udelukkende som Tilflugtshavn, idet de søgte herved paa Grund af Storm og for at blive forsynede med Kul og Proviant. Under vedholdende sydlige Storme søge saa godt som alle Fartøjer, der ere under Krydsning syd paa gennem Læssø Rende, ind her; der kan ofte komme en Snes Fartøjer ind paa en Dag. Under Isperioden i 1893, da Esbjerg og Frederikshavn vare de eneste tilgængelige danske Havne i længere Tid, havde vi 50—60 mest større Dampskibe liggende her, foruden c. 100 Sejlfartøjer.

— nn.

Lybæk og den tysk-russiske Handelstraktat. Fra Lybæk skrives, at derværende Rederier og Købmænd ihærdigt træffe Forberedelser for at høste Gavn af Traktaten, saa snart den er traadt i Kraft. Dampskibet »Strassburg« er den 12te Marts afgaaet med Sydfrugter, Kainit etc. til Reval, Dampskibene »Neva« og »Marie Louise« indtage Ladninger til samme By. Saa snart Traktaten er vedtagen, ville endnu 5 andre Dampskibe afgaa fra Lybæk til Riga og St. Petersburg.

»Livsforsikringsselskabet Gresham«s Afdeling for Skandinavien og Finland har henflyttet sine Kontorer til »Det Store Nordiske Telegrafskabs« Ejendom paa Kongens Nytorv Nr. 26.

Det Hamburg-Sydamerikanske Dampskibsselskab aabner i April en regelmæssig maanedlig Fart mellem Brasilien (Santos, Rio Janeiro, Bahia) og Kjøbenhavn via Lissabon og Hamburg. Dampene, hvoraf den første bliver »Tynica«, ville blive ekspederede fra Frihavnen.

Vikingskibet. Christiania, 19de Marts. »Søfartstidenden« meddeler, at Vikingskibet ifølge vedkommende Komitees Beslutning skal sælges til Chicago-Komiteen for 9250 Kr. (R. B.)

Dødsfald. Fører af »Ignaty Breum«, Emil Rasmussen af Svendborg, er afgaaet ved Døden paa Rejse til Madagascar.

## Havarier, Forlis m. m.

I Lødags grundstødte i Taage Syd for Dragør Havn Galeasen »Mariane«, Kaptajn Petersen af Marstal. Galeasen var paa Rejse fra Faxe til Norge med Tagsten. Galeasen er læk. Svitzers Bjergningsdampskib er ankommet.

I Følge senere Meddelelse er Galeasen bleven bragt flot og bugseret til Kjøbenhavn.

Skagen, den 19de Marts. Tremastet Skonnert »Eva« af Rudkøbing, lastet med Kul, er grundstødt paa Revets Nordside. Skibet er tæt. Svitzers Bjergningsdamper tilkaldtes, bragte Skibet flot og indbugserede det til Frederikshavn. (R. B.)

Vestervig, 19de Marts. De under Uvejret forleden i Thyborønkanalen strandede Fiskekuttere »Dannebrog«, »Dagmar Elisabeth« og »Marie« ere bleve bragte flot af Svitzers Damp »Hertha« og bugseres nu til Thisted. »Tumleren« er ubrugelig, formentlig Vrag. (R. B.)

Rettelse. I den i vort sidste Nummer indeholdte Anmeldelse af Dr. M. M. Richters Bog »Die Lehre von der Wellenberuhigung« er ved en Fejltagelse ikke anført, at Bogen er udkommen paa Forlag hos Robert Oppenheim (Gustav Schmidt), Berlin 1894.

Vore ærede Postabonnenter erindres om, at de, for at undgaa Standsning i Bladets Forsendelse, snarest maa forny deres Abonnement for April Kvartal paa vedkommende Postkontor.

## Skibsefterretninger.

Paa Grund af Helligdagene ere Skibsefterretningerne i dette Nummer af Bladet ikke saa talrige som sædvanlig.

### Dampskibe.

#### Det forenede Dampskibsselskab.

Alexander III, Rabe, afgik 18. Marts fra Dartmouth til Aarhus og Kbnv. — A. N. Hansen, Thidemann, afgik 20. Marts fra Stettin til Kbhvn, Spanien og Italien. — Antwerpen, Caroc, afgik 18. Marts fra Algier til Kbhvn. — Baron Stjernblad, Michelsen, afgik 16. Marts fra Genua til Livorno, Neapel og Sicilien. — Castor, Kruse ankom 13. Marts til Odessa, bestemt til Havre og Kbhvn. — Chr. Broberg, Gøtsche ankom 19. Marts til Kbhvn, bestemt til Stettin og Reval. — Dagmar, Hansen, passerede 17. Marts Gibraltar, bestemt til Marseille, Spanien og Lissabon. — Georgios I, Rohde, ankom 12. Marts til Odessa, bestemt til Antwerpen og Kbhvn. — J. C. Jacobsen, Bech afgik 18. Marts fra Bordeaux til Kongsberg og Danzig. — Kiew, Rasmussen, ankom 5. Marts til Bordeaux, bestemt til La Rochelle, Kbhvn og Stettin. — Kursk, Staal, afgik 18. Marts fra Havre til Kbhvn. og Østersøen. — Leopold II, Jespersen, ankom 9. Marts til Antwerpen, bestemt til Levanten og Sortehavet. — L. P. Holmblad, Ingerslev, ankom 17. Marts til Riga, bestemt til Kbhvn, Antwerpen og Sortehavet. — O. B. Suhr, Koch, afgik 20. Marts fra Marseille til Bordeaux. — Omsk, Kihl, afgik 19. Marts fra Reval til Kbhvn., Antwerpen, Havre og Sortehavet. — Tejo, Fenger, ankom 17. Marts til Bordeaux, bestemt til Rostock, Stralsund og Pernau. — Tomsk, Petersen, afgik 11. Marts fra Antwerpen til Tunis, Piræus, Levanten og Sortehavet. — Vesuv, Gadé, afgik 14. Marts fra Messina til Bari, Messina, Algier og Kbhvn. Viking, Jørgensen, afgik 20. Marts fra Kbhvn. til Memel,

Oporto og Madeira. — Botnia, Holm, afgik 21. Marts fra Kbhvn til Hangø. — Ceres, Svensson, afgik 19 Marts fra Kbhvn. til Rochefort og Bordeaux.

Constantin, J. V. Fenger, ankom 18. Marts til Newcastle. — Esbern Snare, S. C. Holm, afgik 22. Marts fra Odense til Newcastle, via Frederikshavn. — Esbjerg, C. Bentzen, afgik 20. Marts fra Aalborg til Leith via Odense og Aarhus. — Georg, J. Nielsen, afgik 22. Marts fra København til Newcastle. — Knuthenborg, C. S. Hansen, afgik 21. Marts fra Newcastle til Nyborg. — Kronen, P. Petersen, afgik 21. Marts fra Newcastle til Nykjøbing F. — Storebelt, A. Güllich, afgik 21. Marts fra Nakskov til Newcastle, via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Union, C. N. Bloch, afgik 21. Marts fra Leith til Odense.

Anglo Dane, Th. Petersen, ankom 21. Marts til Kbhvn., bestemt til Riga. — Axelhuus, B. J. Goll, ankom 18. Marts til Stettin, bestemt til Kbhvn. og Vest-Norge. — Bergenhuus, Jørgensen, afgik 19. Marts fra Kbhvn. til Libau. — Charkow, C. Fischer, ankom 19. Marts til Libau, bestemt til Hull. — Christian IX, P. Møllerup, ankom 19. Marts til Königsberg, bestemt til Kbhvn. og London. — Frederik, J. Harboe, ankom 12. Marts til Königsberg, bestemt til Hull. — Jolantha, S. Hansen, ankom 20. Marts til Kbhvn., bestemt til Königsberg. — Kasan, H. Thomsen, ankom 19. Marts til London, bestemt til Kbhvn. og Königsberg. — Laura, P. Christiansen, afgik 10. Marts fra Trangisvaag til Thorshavn. — Libau, H. Andersen, ankom 15. Marts til Danzig, bestemt til Königsberg og Hamburg. — Minsk, H. Olsen, ankom 19. Marts til Kbhvn., bestemt til Hamburg. — Louise, E. Brabrand, ankom 21. Marts til Kbhvn., bestemt til Königsberg. — Morsø, Th. Lind, ankom 18. Marts til Libau, bestemt til Hull. — Moskow, J. Petersen, ankom 19. Marts til Libau, bestemt til Antwerpen. — Nishnij Novgorod, J. Harder, afgik 21. Marts fra Kbhvn. til Antwerpen. — Nordjylland, P. Jensen, ankom 19. Marts til Hamburg, bestemt til Kbhvn. — Odin, Frisette, ankom 17. Marts til Königsberg, bestemt til Esbjerg og Hamburg. — Perm, L. Christensen, afgik 21. Marts fra London til Kbhvn. og Libau. — Pregel, Egidiusen, ankom 21. Marts til Kbhvn., bestemt til Libau. — Romny, Joh. Andersen, ankom 18. Marts til Hull, bestemt til Libau. — Thyra, A. Garde, afgik 20. Marts fra Kbhvn. til Island. — Tula, P. Paaske, afgik 21. Marts fra Hamburg til Kbhvn. — Valdemar, F. Sørensen, ankom 17. Marts til Anvers, bestemt til Kbhvn. og Libau. — Vendsyssel, H. P. Sørensen, ankom 18. Marts til Kbhvn., bestemt til London. — Olga, A. Norden, ankom 18. Marts til Kbhvn., bestemt til Hamburg. — Nidaros, C. Nielsen, ankom 18. Marts til Trondhjem, bestemt til Kbhvn. og Stettin.

### Jydsk-Engelske Dampskibsselskab, Aarhus.

Hengest, Olsen, afgik fra Boness 15. Marts, ankom til Nyborg 18., til Aarhus 20. Marts. — Octa, Enemark, ankom til Gøteborg fra Newcastle 19. Marts. — Orrik, Erichsen, afgik fra Gøteborg 15. Marts, ankom til Newcastle 18. Marts. —

### Sejlskibe.

#### M. N. Fischer, Vejle.

Olga, Schmidt, afgik fra Buenos Ayres 2. Jan., ankom til Queenstown for Ordre 9. Marts. — Wedle, Henningsen, afgik fra Viktoria i Brasilien 14. Marts til Aracaju.

#### Fanø, Nordby.

Anna Agnete, Malhiassen, ankom til Talmouth fra Pisagua 11. Marts, afgik 13. til Ghent. — Erna, Thomsen, afgik fra Rio Janeiro 8. Marts til Capstaden. — Franz Schwalbe, Poulsen, afgik fra Banda 14. Janr., ankom til Amboine 20. Janr. — H. Grohmann, Nielsen, afgik fra St. Annis Bay (Jamaica) 20. Februar til Havre. — Jørgiane Anna, Hansen, ankom 17. Februar til Pernambuco fra Hamburg. — Kronprinds Frederik, Struckmann, afgik 13. Marts fra Aberdeen til Grimsby. — Peruvian, Hansen, ankom 8. Marts til Hautmanns-Abrolhos fra Madagascar.

Anna, Glausen, passerede Plymouth 17. Marts til Hamburg. — Cito, Lassen, afgik fra Cuxhaven 18. Marts til Amsterdam. — Claus, Clausen, ankom til Havre fra Jamaica 15. Marts. — Coranna, Pedersen, ankom til Imbetiba fra Cardiff 15. Marts. — Fanø, Mortensen, afgik fra Barbados 28. Febr. til Cuba. — Maren, Svarrer, afgik fra Rosario 15. Febr. til Kanal f. O. — Prinds Valdemar, Winther, ankom til Falmouth fra Iquique 13. Marts afgik fra 19. til Hamburg. — Prindsesse Marie, Winther, afgik fra Geelong 12. Febr. til Kanal f. O. — Professor, Callesen, afgik fra Liverpool 16. Marts til Santos. — Puch, Pedersen, ankom til Valparaiso 14. Marts fra Paranagua. — Sørine, Andersen, ankom til Progresso 23. Febr. fra Barcelona. — Verdande, Duysen, afgik fra Tahiti 23. Janr. til Liverpool.

### Odense og Svendborg.

Birgitte, Hansen, afgik fra Odense 15. Marts til Christiania. — Frigga, Bang, afgik fra Odense 21. Marts til Christiania Fjord. — Fylla, Funk, afgik fra Langesund 15. Marts til Aberdeen. — Louise, Hansen, afgik fra Drøbak 17. Marts til Shoreham.

### Fragtberetninger.

D'Hrr. Holm & Wonsild, København og Lübeck, meddele os den 20. Marts:

#### Dampere

Reval noterer: 1/1½ d. à 1/3 d. London 1/3 d. à 1/4½ d. Rotterdam 1/4½ d. à 1:6 d. Antwerpen, Dünkirk eller Ghent 1/6 à 1/7½ d. Rouen 1/10½ d. Bristolkanalen pr. 496 lbs. Hvedebasis — 22 francs pr. Ton Hør, Dünkirk eller Ghent 27/28 francs til Rouen 14/15 M: pr. 2000 Kilos Hvedebasis 16/17 M: Oliekager 24/25 M: Klid til Danmark.

Libau noterer: 10½ d. Leith 10½ d. à 1/— London, Hull eller Rotterdam 1 — à 1/0¾ d. Antwerpen eller Ghent (19 francs pr. Ton Hør) 1,2¼ à 1/3 d. til Rouen alt pr. 320 lbs. Kornbasis, specielt noteres 1/— Newcastle 1/1½ d. à 1/3 d. til Storbritanniens Østkyst 1/3 d. à 1¼ d. Engl. Kanal indtil Plymouth 1/4½ d. à 1/6 d. Bristolkanalen, Gloucester udelukket, 1/3 d. à 1/4 d. til Bremen stod alt pr. 304 lbs. Havre til Danmark 13 M: pr. 2000 Kilos Rugbasis 20 M: pr. 2000 Kilos Klid.

Königsberg noterer: til Danmark 45/50 Pfennig pr. 50 Kilos Klid.

Danzig noterer: 1/6 à 1,9 d. pr. 500 lbs. Hvede til Firth of Forth. 18 20 francs pr. Ton Melasse Treport, 15 frcs. Dünkirk, 21/22 francs Bordeaux 5/— à 5/6 d. pr. Ton Sukker London 7/6 d. til Liverpool; til Danmark 14/16 M: pr. 2500 Kilos Rugbasis 40/42½ Pf. pr. 50 Kilos Klid til Stockholm 5/6 M: pr. Ton Byg eller Mel, 47½ / 50 Pf. pr. 50 Kilos Klid.

Kulfragterne fra Storbritanniens Østkyst til Danmark ere fremdeles lave og sparsomme; der betales 4/6 à 5/— for større Baade, 5/— à 5/6 for mindre Baade.

Sejlskibe. Fra Sydfinland er der sluttet nogle enkelte Skibe for Korn til 1,9 d. til Storbritanniens Østkyst 2/— Kanalen pr. 336 lbs., men der er Udsigt til at disse Fragter gaa lavere paa Grund af det trevne Salg, saaledes byder Befragterne nu henholdsvis 1/6 og 1/9. Fra Lübeck er betalt 1/1 d. pr. 1/1 Td. Tjære til London, ellers er Fragtmarkedet meget flovt og fremdeles uden videre Omsætning. Kulfragterne fra Storbritanniens Østkyst til Danmark ere nforandrede, der betales 5 £ à 6 £ pr. Kul.

Trælastbefragtingerne fra Botten til Danmark have i den forløbne Uge ligget saa godt som stille, idet Rederierne ikke have villet slutte til de lave Rater, som bydes, og Befragterne paa den anden Side gennemgaaende have været tilbøjelige til at forhøje Fragterne. Enkelte Skibe ere fragtede fra Syd-botten nordliget Sundswall dish. til Danmark til 22 Rmk. og fra Hernøsdal til 23 Mk; fra Sydfinland er sluttet til 22 à 23 Mk.

D'Hrr. N. Johansen & Dahl, Liverpool, meddele os under 17 Marts:

Fragtmarkedet var i forløbne Uge stille næsten overalt.

Der noteres udgaaende for Sejlskibe fra Liverpool eller Garston til Buenos Ayres 11/—; Rosario 11/—; Bahia 11/—; Vera Cruz 7/—; Point à Pitre 6/—; Stykgods til Port Natal 18 — à 20/—; Rio Janeiro 22/— à 24/—; Santos 27/—; Bahia 15/—; Cardiff til Buenos Ayres 12/—; Rosario 12/6; Monte Video 12/—; Paysandu 18/; Rio Janeiro 15/—; Santos 17/9; Bahia 12/6; Pernambuco 12/6; La Guaira 12/—; Pelotas 24/6—; Cape Town 12/; Java 12/; Singapore 10 6. Tyne til Santos 18/ Buenos Ayres 11/.

For Dampskibe sluttet fra Cardiff til Bilbao 4/6; Smyrna 6/—; Port Said 5/9; Bombay 7/6. Newcastle til Aalborg 4/6; København 4/9; Norkøping 4/3; Pillau 4/; Libau 4/3; Altona 4/3. Glasgow til Konstantinopel 6/3; Alexandria 6/4 2.

Hjemover noteres for Sejlskibe for Plankelast fra Bay-verte 42/6; Bathivist Bersimis 40/; Dalhousie 40/—; Miramiche 45/; Shediac 43 9; Halifax 27 6; St. John 40 — pr. Standard, alt til Vestengland.

Fra Pensacola, Ship Island eller Mobile til U. K. Cont. 95/— à 97/6 pr. Std. Pitch Pine. Apalachicola 102/6; Sapelo eller Brunswick 90/ à 92 6.

Harpix og Terpentin fra Georgia til U. K. Cont. 2/7½ à 3/— à 3/10½ à 4/3 + 50 0

Tonala til U. K. Cont. 47/6 for Mahogani. Honduras 42/6 à 45 —; Belize 28/9 for Logwood og 38 9 for Mahogani. Laguna 30/ à 40/—; Jamaica 29/ à 31 —.

Fra River Parana er der igen god Efterspørgsel efter prompt Tonnage til 24/—.

Vestkysten Syd Amerika til Kanalen for Ordre 26/6; San Francisco 25/; Juni 30/.

Donau og Sortehavsfragterne ere igen flovere, og der

noteres 10/— fra Odessa; 10/6 à 11/— fra Nicolaieff, Sebastopol, Novorossisk & C.

Fragterne fra Middelhavet ere i Lighed med Sortehavsfragterne fløve.

Ostindiemarkedet er ligeledes gennemgaaende lavere.

**Vor Korrespondent i Newcastle o/ Tyne** meddeler os under 17. Marts:

Fragtmarkedet er for Udfragternes Vedkommende ikke undergaaet nogen Forandring i forløbne Uge. De nuværende lave Rater have foranlediget enkelte Sælgere til allerede nu at dække Frugtrisikoen paa Ordres optagne for Levering i Sommerens Løb, og enkelte Fragtkontrakter ere blevne afsluttede for Overføring af Partier fra Kulhavn til Østersøen i Løbet af Sæsonen til Fragter omtrent som de nuværende.

Returmarkedet har været svagt over hele Linien, og Fragterne fra Sortehavet og Middelhavet ere faldne yderligere. Da dette imidlertid tildels maa tilskrives en Overflod af prompt Tonnage, vil en Bedring uden Tvivl kunne ventes, naar de

nu tilbydende Dampere ere blevne optagne. Af de i Ugens Løb afsluttede Befragtninger nævnes:

Wear til Kbhvn. 2000 4/—, Tyne—Kjøbenhavn 1050 4/9, Aalborg 1000 4/6, Fredericia 800 4/9, Norrkøping 1700 4/3, Neufahrwasser 1000 4/1½, Blyth til Swinemünde 2000 4/, option Stettin 4/6, Libau 1350 4/3, Pillau 1650 4/—, Lissabon 1500 5/3, Oporto 1400 5/6, Sevilla 1300 7/6, Barcelona 2500 8/—, Tanagona 1600 8/6, Toulon 1250 7/, Nizza 2000 5/9, Genua 3100 5/6, Ca Vecchia 2100 5/9, Girgenti 1800 6/3.

Nicolaieff/Vavarooffka til U. K. Cont. 10/6 prompt, Nicolaieff/Vavarooffka til U. K. Cont. 11/3, opt Bergen—Kbhvn. 13 3 April.

Odessa til L. H. A. R. 10/6 hvis Nicolaieff 11/6 May, Eupatoria—Reval 13/ Salt, prompt, Azoff—U. K. Cont. 13/ April, Galatz—Bergen 13/ prompt, Sulina—U. K. Cont. 10.6 prompt, Bourgas—U. K. Cont. 10/ prompt, Bilbao til Dunkirk Rotterdam ell. Garston 5.9, do. til Tyne Dock 5/, Middlesbro 5/6, Carthage til W. Hartlepool 8/7½, Rotterdam 9/. Huelva

## Efterretninger for Søfarende.

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

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

**Sundet. Taarbæk-Rev.** Den 14de Marts 1894 er Klokkestønden ved Taarbæk-Rev udlagt og Vintermærket inddraget.

**Sjællands Ø-Kyst.** Den 1ste April 1894 tændes ved Tørborg Havn to røde, faste Fyr, der holdte overet i S. 78° V. lede midt igennem Løbet ind i Havnen. Fyrene lyse fra N. 33° Ø. gennem Ø. til S. 57° Ø. Flammens Højde: 20 og 14 Fod. Synsvidden: 4 Kml. Spejllapparat.

Fyrene vises fra Pæle, som ere anbragte paa Havnepladsen, V. for Havnen, i 55 Alens Afstand S. 78° V. og N. 78° Ø. fra hinanden.

Brændetid: Hele Aaret rundt, undtagen naar Havnen er utilgængelig.

Fra samme Dag tændes de to grønne Ledefyr og det hvide, faste Fyr paa Havnens S.-Mole ikke mere.

### Østersøen, Sundet og Lille Belt.

**Tydskland. Pillau.** De to røde Fyr, lodret for hinanden, paa Hovedet af den NV.-lige Dæmning ved Pillau Forhavn, ere nu altid tilgængelige og brænde Aaret rundt.

**Königsberger-Haff.** Den hvide Spirtønde ved Nordenden af Wangitter Hagen ligger i 9 Fod Vand, med Fyrbaakerne ved Anker og Königsberg Slotstaarn overet, 1.8 Kml. fra den V.-lige Fyrbaake.

**Kurisches-Haff.** Baakerne til Almath Ledefyr ere nu ombytter med Fyrbygninger. Ved den Ø.-lige ligger Fyrnesterboligen, ved den V.-lige er Klokken til Taagesignalet anbragt.

Baakerne ved S.-Molen ved Almath Strom ere borttagne. Paa S.-Molens Hoved er rejst en Stangbaake med Firkant paa Toppen. Dette Molehoved skal forhøjes og en fast Baake med Taagesignal opføres paa den.

**Stettiner-Haff.** Fyrskibet »*Wolzig*« er igen udlagt paa Station.

### Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Tydskland. Seegat von Norderney.** Da Farvandet i Seegat von Norderney har forandret sig, ere følgende Tønder flyttede saaledes:

Den sorte Anduvningstønde, 1,000 Alen Ø. hen. 53° 44' 46" N. Br. 7° 11' 54" Ø. Lgd.

Den røde Stumtønde A, 850 Alen Ø. hen. 53° 44' 18" N. Br. 7° 11' 12" Ø. Lgd.

Den sorte Spidstønde Nr. 2, 500 Alen Ø. hen. 53° 44' 10" N. Br. 7° 11' 20" Ø. Lgd.

Den sorte Spidstønde Nr. 3, 700 Alen NØ. hen. 53° 43' 49" N. Br. 7° 10' 20" Ø. Lgd.

Ledefyrene for Kaiserstrasse ere flyttede: Fyrlinien gaar mellem rød Tønde A og sort Tønde Nr. 2

Naar rød Tønde A er passeret, maa man holde SV. hen efter Tønde Nr. 3.

De røde Stumtønder B, C og D i Seegat von Norderney og begge de røde Stumtønder i Buse Tief ere ombytter med Spirtønder.

**Elben.** Fra den 25de April til den 27de Maj 1894 afholdes Skydeøvelser ved Cuxhaven. Skydepladsen begrænses mod N. af Linien mellem Tønde M og Tønde Nr. 9 og mod S. af Linien mellem Altenbruch Kirke og Tønde Nr. 17.

Naar der skydes, ligge Dampere med rødt Flag paa Toppen ved Tønde M og Nr. 17. Deres Anvisninger saavel som Signaler fra Land skulle ubetinget følges. Pladsen er spærret for al Sejlads, naar der skydes.

Paa Dage, hvor der ikke skydes, vises Flag ud mod Søen fra Cuxhaven Fyrtaarn, og Dampere ligge ikke ude

**Holland. Friesche Zeegat.** I Friesche Zeegat er Sommerafmærkningen begyndt. Samtidig forandres Anduvningstønderne efter det nye Afmærknings-System.

**Zuiderzee** I Zuiderzee er Sommerafmærkningen begyndt. I Oude Vlie ere de fire S.-ligste Stager ombytter med røde Vagere hver med 2 Balloner. De ligge i 11 à 14 Fod Vand og have Nr. 10, 11, 12 og 13. Spidstønde Nr. 10 med Ballon, Bochtton, har nu Nr. 14.

Paa Scheurrak V.-lige Barre har en Grund med 9½ à 11 Fod Vand dannet sig omtrent midt i Farvandet mellem sort Kugletønde med Diamant Nr. 3, Riepel, og Spidstønde Nr. 1. Man maa med Loddet gaende følge N.- eller S.-Kant af Farvandet.

**Zeegat van Texel.** I Malswin er en Sømineøvelsesplads afmærket saaledes:

S.-Enden med en sort og rød tærnet Stumtønde med Kryds, i Mærket: Kijkduin Fyrtaarn midt imellem den katolske Kirke og Helder Kirke. 52° 58' 47" N. Br. 4° 49' 36" Ø. Lgd.

Ø.-Enden med en sort og rød tærnet Stumtønde med Kryds i samme Mærke. 52° 58' 54" N. Br. 4° 50' 2" Ø. Lgd.

N.-Enden med den rød og sort vandret sribede Kugletønde Nr. 1 med Diamant, Bollen og

V.-Enden med Torpedo-Transportbaaden »*Mercur*«, Naar der foretages Øvelser, hejses rødt Flag paa Transportbaaden, og Pladsen er da spærret for al Sejlads. Farvandet S. for den tærned Tønde er frit.

**Nieuwen Rotterdamschen Waterweg.** Damperen »*Linning*« er sunken i Nieuwen Rotterdamschen Waterweg, nedenfor Lystønden Scheur. Vraget er om Dagen afmærket med 2 sorte Balloner og om Natten med en rød over en hvid Lanterne.

**Schelde.** Paa Grund af Farvandets Upaalidelighed i den NV.-lige Del af Everingen ere følgende Tønder inddragne: Spidstønde E 2 med Ballon, Spidstønde E 2 a, E 3, E 3 b og E 4, Spidstønde E 3 a med Ballon, rød og sort vandret sribet Kugletønde E 1 a med Diamant, og Stumtønde E 1, E 1 c og E 1 b.

Stumtønde E 2 er flyttet og ligger i 6 Fv. Vand paa 51° 21' 6" N. Br. 3° 51' 29" Ø. Lgd.

**Belgien. Schelde.** I Schelde ere følgende Forandringer i Afmærkningen foretagne:

Spidstønde Nr. 32 er flyttet c. 220 Alen ØSØ. hen i 20 Fod Vand.

En Spidstønde Nr. 31 b er udlagt i 18 Fod Vand.

Nedenfor den Doel er der for ved Højvande at angive Kanten af Grunden rejst en Pæl med en rød, afkortet Kegle paa Toppen

Nedenfor Fort Frederik er i samme Hensigt rejst to Pæle den N.-lige med en rød, afkortet Kegle, den S.-lige med en rød Ballon paa Toppen.

Fyrtaarnene til Ledefyrene ved Fort Frederik ere nu malede saaledes: Det lave Taarn er sort. Det høje Taarns N. og V.-Kant er hvidt med to røde Diagonaler.

**Ostende.** Skibe, som ville have Bugserbaad for at slæbes ind i Ostende Havn, skulle som Signal herfor med korte Mellemrum afbrænde 3 hurtig efter hinanden følgende Blaaly. Signalet besvares fra Dæmningen med:

1 rødt Lys, som betyder: Signalet er set, Bugserbaaden er underrettet, eller

2 røde Lys, som betyder: Der findes ingen Bugserbaad.

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

**England. Needles channel.** I Hurst høje Fyrtaarn er under

til Stettin 10/6, Elba til Middlesbro 9/—. Spanien til U. K. 1350 d. V. £ 625. Smyrna til London, Hull ell. Leith 10/ én, 11/ to Havne, Libau til Ronen 872 og 763 Netto reg. 1:2/4—, Havre Gefte til Tyne 500 stds d. b. 22,6. Søderhamn—Lübeck 350 stds deals 20/6. Archangel til London 520 stds d. b. b. 40/—.

Sejlskibs-Markedet var livløst i denne Uge, og med Undtagelse af nogle faa Befragtninger til svenske Ladehavne i Nordbotten, hvorfor opnaaedes £ 4 Kul, ere ingen Afslutninger rapporterede. — Der noteres for Tiden £ 6.10/ for Belt-havne, £ 5.5/ c. £ 5.10/. Sundhavne excl. Kjøbenhavn, £ 5 Helsingfors og Aspo £ 6 c. £ 6.5/ Åbo og Wasa. For Hvidehavet er Noteringen for Salt fra Middlesbrough 6/ for Murmanhavn 5/ for Archangel og for Kul fra Blyth £ 6 for Murman, £ 4 10/ Archangel.

D'Hrr. Funch, Edye & Co., New-York, meddele under den 9. Marts:

Siden vor sidste Beretning har omtrent det sædvanlige

Antal Befragtninger af Dampere fundet Sted, og Raterne ere ikke undergaaede nogen Forandring. Ordrene for hele Kornladninger blive imidlertid Dag for Dag færre, og Fragtmarkedets Tilstand viser i det hele taget en nedadgaende Tendens, hvilket for en Del ogsaa foraarsages ved, at de regulære Linier have mistet den Støtte, de hidtil have haft i det forholdsvis rigelige Tilbud af Stykgodsladninger.

En Undtagelse herfra danner dog det vedholdende Begær efter Tonnage for Kvæg-Transport, og saadanne Baade, som ere fordelagtig bekendt i denne Fart, have været i Stand til at opnaa en yderligere Fremgang i disse Rater. Medens der meldes om større Livlighed i Befragtnings-Forretningerne fra Cuba Havnene, ere fremtidige Befragtninger dog betingede af, at Rederne indgaa paa den Nedgang i Raterne, som forlanges af Befragterne.

Der er ingen Forandring i Sejlskibs-Markedets Tilstand, som vedblivende er livløst, og Raterne ere i alle Retninger lave, men dog øjensynlig faste.

det hvide, faste Fyr tændt et svagt, hvidt Fyr med Formærkelser hver 10 Sekunder; Lys 8<sup>s</sup>, Mørke 2<sup>s</sup>. Det lyser over Løbet N. for *Shingles bank*, fra S. 77° Ø. til N. 81° Ø.

### Nordlige Atlanterhav.

**Nova Scotia. Yarmouth.** Fløjtetønderne *Cape Fourchu* og *Yarmouth* Midtfarvand ere nu udlagte. Den 1ste April 1894 forandres *Lurcher shoal* Fløjtetønderes Farve fra rød til rød og sort vandret stribet.

Fyrskibet paa Enden af Revet ud for *Bunker island* SV. Pynt er flyttet 27 Fod S. ben. Det ny Fundament er af Beton, dækket med Staalplader. Det er rundt og 4 Fod højere end det gamle. Flammens Højde: 30 Fod over Højvande. Iøvrigt er Fyret uforandret.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. Nantucket sound. Massachusetts.** Følgende Fyrskibes Beliggenhed er saaledes:

»*Pollok Rip*« Fyrskib Nr. 47. 41° 32' 19" N. Br. 69° 55' 23" V. Lgd.

»*Shovelful shoal*« Fyrskib Nr. 3. 41° 32' 42" N. Br. 69° 59' 17" V. Lgd.

»*Handkerchief*« Fyrskib Nr. 4. 41° 29' 14" N. Br. 70° 4' 0" V. Lgd.

»*Great Round shoal*« Fyrskib Nr. 42. 41° 24' 10" N. Br. 69° 54' 54" V. Lgd.

**New London harbor Connecticut.** Fyrskibet »*Bartlett reef*« ligger i 76 Fod Vand paa 41° 16' 7" N. Br. 72° 7' 43" V. Lgd., c. 1½ Kml. SØ. for Revets S-Ende.

**New York bay. New York.** Følgende Fyrskibes Beliggenhed er saaledes:

»*Sandy Hook*« Fyrskib Nr. 48 ligger paa 40° 28' 22" N. Br. 73° 49' 59" V. Lgd., tæt N. for den Ø.-lige Forlængelse af *Gedney channel* Midtlinie og c. 3¾ Kml. fra *Gedney channel* Fløjtetønde.

»*Scotland*« Fyrskib Nr. 7 ligger paa 40° 26' 39" N. Br. 73° 55' 12" V. Lgd., tæt S. V. for den SØ.-lige Forlængelse af *South- og Swash-channels* Midtlinie.

**Pamlico river. North Carolina.** Omtrent den 28de Febr. 1894 forandres *Mc. Williams point shoal* Fyr fra et hvidt, fast Fyr til et rødt, fast Fyr.

### Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**Spanien. Gibraltar-Bugt.** Paa Havnehovedet ved *Algeciras* er tændt et rødt, fast Fyr. 36° 7' 24" N. Br. 5° 26' 26" V. Lgd.

**Østerrig-Ungarn. Dalmatien.** Den 15de Marts 1894 er det hvide, faste Havnefyrt ved *Lucina* forandret til et rødt, fast Fyr, og samtidig er dets Lysstyrke forøget.

**Tunis. Zarzis.** Den 1ste April 1894 tændes et rødt, fast Fyr i *Zarzis* tæt SV. for Toldbygningen. Flammens Højde: 52 Fod. Synsvidden: 6 Kml. Lindseapparat af 5te Orden. Det vises fra et hvidt-ottekantet, 41 Fod højt Taarn. Fyret lyser over 270°, Horizonten rundt, over Søen. 33° 29' 44" N. Br. 11° 7' 10" Ø. Lgd.

### Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida.** Den forreste Ledebaake, som afmærker Renden fra *Apalachicola bay* til *Apalachicola* er ødelagt og Fyret slukket. Baaken skal opføres og Fyret tændes igen snarest mulig.

**Louisiana og Texas.** I Febr. 1894 fuldføres Uddybningen midt imellem Dæmningerne i *Sabine pass* til 15½ Fods Dybde i 150 Alens Bredder.

**Karaibiske Hav. Serranilla bank NØ.** En Banke med 10 à 20 Fv. Vand, c. 8 Kml. lang i NV og SØ., er rapporteret at ligge NØ. for *Serranilla bank* paa omtrent 16° 6' N. Br. 79° 20' V. Lgd.

**Smaa Antiller. Antigua** I *St. Johns* Havn uddybes en større Strækning ud for *Rat island* til 19 Fod, og samme Dybde graves i et Løb derfra til Pynten tæt uden for Barren. Arbejdet ventes færdigt i Februar 1894.

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

**Brazilien. Bahia.** Sømærkerens Farve i *Bahia-Bugt* og Havn er nu overensstemmende med det internationale Afmærknings-System. For Indgaaende holdes røde Tønder om Styrbord.

Ved *Santo Antonio bank* ligge 4 Tønder. Den N.-lige er hvid, den S.-lige rød, den Ø.-lige hvid og rød lodret stribet, den V.-lige hvid og sort lodret stribet.

Ved *Panella shoal*, V. for *Forté do Mar*, ligge 4 Spidstønder. Den N.-lige er sort, den S.-lige rød, den Ø.-lige hvid og rød lodret stribet, den V.-lige hvid og sort lodret stribet.

I *Itaparica channel* er *Itappabo rock* afmærket med en Stage med sort Ballon; den holdes om Bagbord for Indgaaende.

Ved Indløbet til *Barra Falsa channel* ligger en sort Spidstønde, som holdes om Bagbord, og en rød Spidstønde, som holdes om Styrbord for Indgaaende.

En Klippe, kaldet *Pedras de Caramuans*, hvorpaa Damperen »*Tagus*« har stødt, ligger 4½ Kml. Ø for *Barra Falsa*. Den er afmærket med en sort Tønde, som ligger i 5½ Fv. Vand. Man maa ikke gaa mellem denne Tønde og Fastlandet.

Denne Klippe er muligvis den samme, som i »Hydrografic Office« Kort Nr. 1325 er angiven 2½ Kml. S. 40° Ø fra *Aratuba point*.

### Karantænebestemmelser m. m.

*Scerig.* — *Rusland* med Undtagelse af Gouvernementerne *Kowno*, *Plotsk Tschernikow*, samt den belgiske Provins *Limburg* ere erklærede for kolerafri.

*Ægypten.* — Skibe fra *Tripolis* gives fri Praktika, naar Lægeundersøgelsen har været gunstig, og der er forløbet mindst 5 Dage fra Afsejlingen.

Der tilstaaes Skibe fra *Susa*, *Biszerte* og *Tunis* fri Praktika. Skibe fra *Konstantinopel* gives fri Praktika, naar Ulfaldet af Lægevisitationen er gunstig, og der er hengaaet 5 Dage siden Afsejlingen.

*Tyrkiet.* — Karantænen overfor *Tripolis* er ophævet.

#### ABONNEMENTSPRISEN

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

Bladet omdeles ved Postvæsenets Forsætning.

#### AVERTISSEMENTSPRIS:

Første Side pr. Petitlinie à 45 mm Bredder 25 Øre, udenlandske 35 Øre			
De øvrige Sider	20	do.	25
Moderation for	5 Gange	10 Gange	25 Gange
½ Side eller derover	20%	30%	50%
Mindre end ½ Side	10%	20%	40%

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER FREDAG.

Nr. 27.

Kjøbenhavn, Fredag den 30. Marts 1894.

1. Aarg.

INDHOLD: Skismaalingsreformen. — Sø- og Handelsretsdomme. — Lodsvæsenet i Frihavnen. — Spørgsmaal og Svar. — Kjøbenhavns Fisketilførsel og Fiskeudførsel i Februar 1894. — Tidevands-Indikator. — Dansk Søfartstidende. — Generalforsamlinger. — Fra Sø og Land. — Skibsefterretninger. — Fragtberetninger. — Efterretninger for Søfarende.

**AXEL E. AAMODT,**  
18, Kongens Nytorv 18.  
Grundlagt 1857. Telefon 106.  
*Stempelpapirs-Udsalg.*  
*Lejekontrakter.*  
*Huslejekvitteringer etc.*

**Cacaopulver**  
af god Kvalitet kjøbes billigere  
end i Udlandet paa  
**Brødr. Tychsens**  
**Fabrikslager**  
ved Chr. C. Tychsen  
Lille Kannikestræde 3,  
Kjøbenhavn K.  
Sendes frit til danske Havne.

Fra Aktiebolaget **Bofors & Gullspång** i Sverrig leverer jeg  
paa Bestilling større og mindre Gjenstande i  
**støbt Staal**, saasom:  
**Skibsstævne, Skibsskruer, Roerrammer,** | **Stempler, Krumtappe, Ambolte,** | **Tandhjul, Ankere, etc. etc**  
Støbt Staal fra Bofors-Gullspång er smeddeligt samt i Styrke  
og Sejghed fuldt jævnlørligt med det bedste smeddede Staal  
af tilsvarende Haardhedsgrad  
Kjøbenhavn. **Jørgen Jensens Efterfigr.**

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

**E. Husted & Co.**  
Merchants & Ship Brokers,  
**Newcastle on Tyne.**  
Telegrams: Husted.

**J. Chr. Petersens**  
**Papirhandel,**  
Store Kirkestræde 1.  
Grundet 1845. Telefon 243.  
**Ny Skibsdagbøger**  
med klassificeret Papir  
billigst.

\*\*\*\*\*  
Telefon 1268.  
Telegr.-Adr. Nilsson 167.

**Carl Nilsson,**  
Amallegade 37,  
Kjøbenhavn K.  
Lager af Olier og Maskin-Artikler.  
**Leverander**  
til de fleste danske Damp-  
skibsselskaber.

\*\*\*\*\*

**Anders Rasmussen,**  
Skomager, Svendborg,  
**Specialist i vandtæt Fodtøj & Søstøvler.**  
Flere Aars Erfaring og mange anbefalinger for leverede vand-  
tætte Søstøvler.  
Alt Fodtøj kan leveres vandtæt.

Kjøb, Salg og Nybygning af Sejl- og  
Dampskibe, Uddybningsmateriel og  
Transportpramme  
besørges fordelagtigt af  
**Ingeniør Andr. Vang,**  
Kjøbenhavn.

## Dampskibsselskabet „Thingvalla“.

Kjøbenhavn—New York  
anløbende Kristiania og Kristianssand.  
Forandring forbeholdes.

Skibets Navn	Fra Kjøbenhavn	Fra Frederikshavn	Fra Christiania	Fra Christianssand	Fra New York
Thingvalla . . . . .					
Island . . . . .					31. Marts
Amerika . . . . .					14. April
Norge . . . . .					21. —
Hekla . . . . .	10. April	11. April	12. April	13. April	5. Maj

Passagerer indskrives og Jernbanebilletter til alle Pladser i Nordamerika erholdes paa Selskabets Passagerafdeling,  
Larsens Plads  
Gods og Pakker bedes anmeldt hos Ekspeditionen, Larsens Plads. Pakker modtages endvidere paa alle Post-  
kontorer i Danmark.

# „Dansk Søfartstidende“

begynder den 1. April et nyt Kvartal. Bladet bringer Artikler om alle i Forbindelse med Skibsfarten og Fiskeriet staaende Forhold og følger alle Bevægelser paa Søfartens Omraade her hjemme og i Udlandet; det bringer ugentlige Beretninger om Fragtforholdene gennem Meddelelser fra London, Liverpool, Newcastle o/ Tyne, Lübeck, New-York og Kjøbenhavn; det indeholder Søkortarkivets „Efterretninger for Søfarende“.

„Dansk Søfartstidende“ bringer en ugentlig Oversigt over danske Skibes Bevægelser, støttet paa Meddelelser fra de fleste danske Damp- og Sejlskibs-Rederier; endvidere udførlige Meddelelser om Nybygninger, Havarier, Forlis. Det bringer en ugentlig Beretning om Forhyringsforholdene, maanedlige Meddelelser om Fiskeexporten og Fiskehandelen, Oversigt over de meteorologiske Forhold m. m. m.

„Dansk Søfartstidende“, Organ for Søfarten og Fiskeriet, fremtræder tillige som Efterretningsorgan for Skibsfarten og bringer gennem sine talrige Forbindelser i Ind- og Udland udførlige og paalidelige Meddelelser om alle Søfartsforhold.

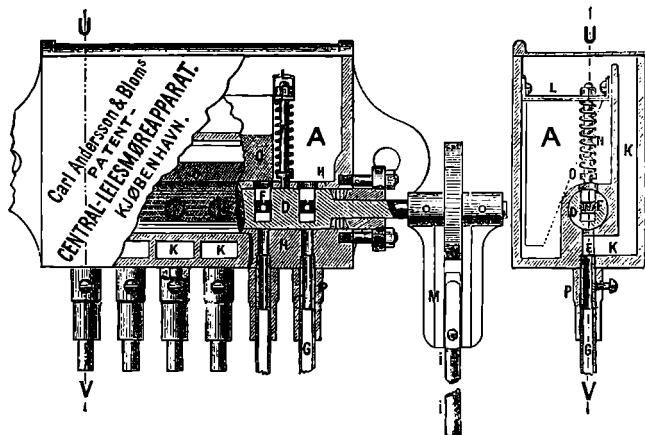
Abonnement for April Kvartal 1894 à 1 Kr. 50 Øre foruden Postpenge, tegnes paa alle kgl. Postkontorer og Brevsamlingssteder, i alm. dansk Skibsførerforenings Kontor, St. Annæ Plads 13, K, fra 11—3, i Redaktionen, Holsteinsgade 9, Ø, og hos Fuldmægtig Westrup i det forenede Dampskibsselskabs Skibsinspektion. Dansk Søfartstidende egner sig fortrinligt til Annoncer, der ønskes udbredte i alle Søfartskredse i Ind- og Udland.

Annoncer modtages ovennævnte tre Steder og i Triers Bogtrykkeri, Bredgade 32, K.

D'Hrr. Maskinmestres Opmærksomhed henledes herved paa Firmaet

**CARL ANDERSSON & BLOMS**  
anerkjendte automatiske

„Central Lejesmøreapparat“.



I Løbet af 4 Aar afsat 3000 Apparater. Garanti 10 Aar.

## Staaltraadstovværk

i alle Kvaliteter og Konstruktioner for Transmissioner, Hejseværker, Kraner, Tovbaner etc.

Galvaniseret Jern- og Staaltraadstovværk, Galvaniserede Staaltraads Trosser og Kabler samt Liner til Skibsbrug, Lynafledertovværk af Jern og Kobber, Staaltraadsliner til elektriske Buelamper, Transmissions-Tov af Hamp, Manila og Bomuld, Transmissions Tov- og Snoreskiver, Patent-Laase og Patent-Smørelse for Staaltraadstovværk etc. leveres fra

**KABELFABRIK, LANDSBERG a/W.**

ved Repræsentanten for Danmark

**WM. GOTTSCHALCH,**  
Niels Juelsgade Nr. 1,  
Kjøbenhavn K.

## LUDVIG OLSEN.

Pommersk Trælasthandel.

Nørresøgade 7. Kjøbenhavn K.

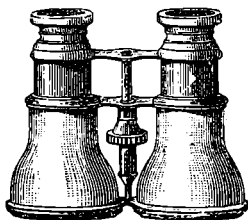
**N. Chr. Rønnes**

Skibssnedkeri.

— Grundlagt 1834. —

St. Annægade 3.

Kjøbenhavn C.



**H. E. Holst's**

Efterfølger,  
Hans Liisberg,  
Uhr- og  
Instrumentmager.

Paa Undertegnedes Forlag er udkommet og faas i alle Boglader:

Uddrag af

## Danske Søfartslove

samt andre

offentlige Kundgjørelser Søfarten vedkommende.

Samlede og udgivne med  
Indenrigsministeriets Understøttelse  
af

**J. A. D. Jensen,**  
Navigationsdirektør.

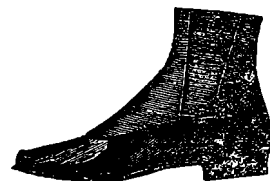
Nærværende Lovsamling, der bl. a. indeholder den fuldstændige Sølov og Skibsregistreringslovene, har nærmest til Formaal at give Redere, Skibsførere og andre, som befalte sig med praktisk Gerning vedrørende Søfarten, let Adgang til at skaffe sig Kundskab til de paa mangfoldige Steder trykte og under mange forskellige Autoriteter henhørende Love og Anordninger, der angaa deres Fag.

Savnet af en saadan Samling har været fremhævet ved forskellige Lejligheder og er blevet endnu mere føleligt efter at det er blevet paabudt ved Sølovens § 27, at enhver Skibsfører skal have ombord et Exemplar af denne Lov og af de Reglementer og Forskrifter, som i Henhold til samme maatte være udfærdigede. Bogen er forsynet med udførlige Registre.

Pris indb. 3 Kr. 75 Øre.

G. E. C. Gad,  
Vimmelskaftet 32.

**Magasin**  
français,  
2, Ny Østergade 2.



**Pariser-Fodtøj.**  
Største Lager  
i  
Norden.

Aut. Forhyringsagenter,  
Kjøbenhavn.

F. Jepsen, Toldbodgade 2.  
W. H. Wulff, Toldbodg. 15.

## Skibsmaalingsreformen.

I dette Blads Nr. 3 for 13de Oktober f. A. meddelte vi, at den engelske Skibsmaalingsregel ved en kongelig Resolution af 14de September s. A. var bleven indført i Norge. Som man vil erindre, fremkom denne Reform efter Initiativ af »Nordisk Skibsrederforening« og i det Cirkulære, hvori Foreningens Bestyrelse meddelte, at dens Bestræbelser, for Norges Vedkommende, havde ført til det ønskede Resultat, udtalte den tillige Haabet om, at den svenske og danske Regering snart vilde følge Norges Eksempel, saa at man i al Fald i Skandinavien kunde faa et ensartet Maalingssystem.

I Sverrig har Sagen derefter været Genstand for en indgaaende Forhandling i de interesserede Kredse, og Meningerne om Hensigtsmæssigheden af den engelske Regels Indførelse have været saare delte og have staaet meget skarpt imod hinanden. I Slutningen af Oktober indsendte Skibsrederne i Stockholm en Skrivelse til Regeringen, hvori de udtalte Ønsket om Bibeholdelsen af den tyske Skibsmaalingsregel og fremhævede, at den engelske Regels Indførelse dels vilde stille svenske Skibe ugunstigere i Konkurrencen med udenlandske, særlig engelske, dels gjorde gældende, at en Overgang til den engelske Regel vilde være en Uretfærdighed mod Sejlskibsrederierne. Denne Opfattelse blev støttet ved flere udførlige Indlæg i stockholmske Blade; derimod stillede Rederne i Gøteborg sig stærkt imod den og udtalte sig for Indførelsen af den engelske Regel; deres Anskuelse fik navnlig Udtryk i en Artikel i »Gøteborgs Sjøfarts- og Handelstidning«, hvori paapeges Ulemperne ved ikke at have en international Skibsmaalingsregel og gøres gældende, at den eneste Maade, hvorpaa man nu kan komme til en saadan, er ved at bøje sig for Englands Overmagt i maritime Spørgsmaal og antage den engelske Regel, som de fleste Nationer nu ere i Færd med at indføre.

Chefen for den svenske Skibsmaaling har derefter afgivet en Erklæring, i hvilken han tilraader Indførelsen af den engelske Regel. Vi gengive nedenfor Hovedpunkterne i denne:

Da det ved kongelig Forordning af 15de Maj 1874 om Handlesskibes Maaling bestemtes, at den saakaldte Moorsomske Metode skulde indføres her i Landet, antog man samtidigt den engelske Regel for Beregning af Fradraget for Drivkraften i Dampskibe, hvilken Beregningsmaade beholdt Gyldighed til April 1881, da den nu gældende Ordning af Skibsmaalingen traadte i Kraft. Fremkomsten af denne senere Forordning var nærmest foranlediget ved Indførelsen her i Landet af Metersystemet for Maal og Vægt. Man ansaa det herefter for hensigtsmæssigt at gaa bort fra den engelske Regel og antage den tyske, som paa dette Tidspunkt var indført i de fleste andre europæiske Lande. Fradraget for Drivkraften, hvilket, som bekendt, efter den engelske Regel bestemtes forskelligt for Skruedampskibe og Hjuldampskibe, (for disse sidstes Vedkommende behøves her ingen nærmere Omtale, da der næsten ingen findes af dem mere i den svenske Handelsflaade), beregnes nemlig for førstnævnte Fartøjer saaledes, at naar Maskinrummets Tonsindhold er over 13 og under 20 pCt. af Fartøjets Bruttodrægtighed, gives et Fradrag af 32 pCt. af denne Drægtighed, men at paa den anden Side, naar Maskinrummets Tonsindhold er fra og med 13 pCt. og derunder eller fra og med 20 pCt. og derover af Fartøjets Bruttodrægtighed, bestemmes Fradraget til 1,76 Gange Maskinrummets

virkelige Tonsindhold. Naar saaledes f. Eks. i to, iøvrigt lige store og ens indrettede Fartøjer, det enes Maskinrum er en Ton større end det andet og det saa indtræffer, at det førstes Maskinrum overskrider 13 pCt. ubetydeligt, medens det andet ikke naar denne Procent af Bruttodrægtigheden, saa faar det sidst nævnte Fartøj en afgiftspligtig Drægtighed, som overskrider førstnævntes med 15 à 16 pCt. Da en saadan Forskel imidlertid, paa Grund af Maskinrummenes uregelmæssige Form, ofte kan fremkomme ved Maalingsfunktionærernes forskellige Fortolkning af Maalings-Instruktionen, saa synes der at have været god Grund til at antage den paa et sikrere matematisk Grundlag hvilende tyske Regel.

I den Erklæring, som i 1880 afkrævedes Generaltoldbestyrelsen over det da foreliggende Forslag til Ændring i Skibsmaalingsreglerne, anførtes, at Antagelsen af den tyske Regel, som, hvad angaar Maaling af Dampskibe, medførte større Sikkerhed, var meget ønskelig, men man maatte dog fremhæve de forøgede Udgifter for Fartøjerne, som nævnte Regels Indførelse medførte.

Til Trods for den ovenfor anførte Ulighed i det efter den engelske Regel beregnede Maskinfradrag, paa hvilken de mod denne Regel fremsatte Indvendinger hovedsagelig ere grundede, have nogle Nationer dog i det sidste Decennium gaaet over fra den tyske til den engelske Regel, nemlig Østerrig-Ungarn, Italien og Norge. Nogen Bevægelse i modsat Retning har siden Aaret 1889 ikke fundet Sted, men man maa formode, at Tyskland ved en forestaaende Reform i sine Skibsmaalingsbestemmelser, optager den engelske Regel, og saafremt denne Formodning bekræfter sig, vil den engelske Regel herefter være indført i England, Tyskland, Norge, Finland, Frankrig, Italien og Østerrig-Ungarn, medens den tyske Regel vedblivende gjaldt i Sverrig, Belgien og Rusland.

Spørgsmaalet om, hvorvidt ogsaa Sverrig burde antage den engelske Regel, maa efter min Opfattelse besvares derhen, at vort Land bør følge de øvrige Landes Eksempel, da det i modsat Fald, i Forening med nogle faa, for den internationale Søfart ringe betydende Nationer, vilde staa ene i Anvendelsen af den tyske Regel, og det forekommer mig, at en saadan Forandring i Fremtiden bør komme svenske Dampfartøjer til Nytte.

Den tyske Regel maa ganske vist, principielt set, foretrækkes, da den derefter beregnede Nettodrægtighed angiver et Dampfartøjs Lastrum sikrere end naar Drægtigheden bestemmes efter nogen anden Regel, men denne gode Egenskab, som sikkert ikke giver Rederen nogen særlig Fordel, opvejes af en Mangel i Reglen, som derimod ofte skader Rederen økonomisk. Maskinfradraget efter den tyske Regel indbefatter nemlig det maalte Volumen af Maskinrummet med Tilbehør saa vel som af fast anbragte og adskilte Kulrum. I disse Kulrum maa Last ej indtages og Redere eller Befalingsmænd ifalde i Overtrædelsestilfælde høje Bøder. Naar nu et Dampfartøj bygges til Langfart med Fragtgoods maa det selvfølgelig forsynes med forholdsvis store Kulrum. Under Rejsen tømmes naturligvis visse Kulrum, og disse skulde paa Hjemrejsen med Fordel kunne anvendes til Lastrum, men en saadan Anvendelse strider mod Bestemmelserne. Det samme Forhold indtræder, naar Fartøjet lejlighedsvis skulde fragtes paa kortere Fart, saa at en forholdsvis mindre Kulmængde behøvede at medtages. Var derimod Maskinfradraget beregnet efter den engelske Regel, hvorved en vis Procentdel af Bruttodrægtigheden ansloges som Vederlag for Kulrummet, var Skibsføreren berettiget til at stuve Kul og Last, hvor han vilde, undtagen dog i Maskin-, Besætnings- og Navigationsrummene. Det synes mig ogsaa, at det under Tiden maa være svært og mange Gange umuligt for en Skibsfører paa dette Punkt at holde sig de gældende Bestemmelser efterrettelig og lempe sit Kulforraad derefter, da han i et Land maa udlosse Fragtgoods fra Kulrummene, men ikke i et Naboland.



Det er endvidere et kendt og erkendt Faktum, at naar et engelsk Dampfartøj for Tiden gaar i svensk Fragtfart, har det betydelig større Lastdrægtighed end et svensk af den her i Landet sædvanlige Konstruktion, uagtet begge efter den tyske Regel kunde have samme Nettodrægtighed, d. v. s. førstnævnte Fartøj faar større Fragtudbytte end sidstnævnte mod efter Nettodrægtigheden lige store ind- og udgaaende Afgifter. Til Sammenligning i saa Henseende har jeg erholdt Opgivender fra to Rederier, af hvilke det ene ejer Dampskibe, der ere byggede efter den i England sædvanlige Konstruktion, hvorimod det andet Rederis Dampfartøjer ere byggede efter den sædvanlige svenske Type. Forholdet mellem Last og Nettodrægtighed stiller sig saaledes:

Engelsk Type.	Ton, død Vægt, pr. svensk Nettoton	Standard pr. svensk Nettoton
Condoren . . . . .	1,80	0,53
Ørnen . . . . .	1,83	0,60
Falken . . . . .	1,74	0,56
Middeltal	1,80	0,58
Svensk Type.		
Allegro . . . . .	1,52	0,52
Atalanta . . . . .	1,56	0,42
Dux . . . . .	1,54	0,41
Motala . . . . .	1,67	0,42
Middeltal	1,57	0,44

Den førstnævnte Gruppe laster saaledes i Middeltal 15 pCt. død Vægt og 32 pCt. lettere Varer mere end den sidstnævnte.

Naar man betænker den Indfyldelse, som Maalingsreglerne have paa Skibskonstruktionen, kan man ikke betvivle, at svenske Redere ved Antagelse af den engelske Regel vilde gaa over til den utvivlsomt fordelagtigere engelske Bygningsmaade.

Man kunde ganske vist mod Forslaget om Genindførelse her i Landet af den engelske Regel indvende, at i den Periode, da den anvendtes, viste det sig, at et Flertal af svenske Dampskibe, paa Grund af deres smaa Maskiner, ikke profiterede af det større Maskinfradrag, 32 pCt. af Bruttodrægtigheden. Men i saa Henseende maa jeg dog erindre om, dels at en Mængde Dampskibe med forholdsvis større Maskinrum i den siden da forløbne Tid ere byggede her i Landet og indførte fra Udlandet, dels at Reglen gennem den engelske Parlamentsakt af 1889 har faaet en Modifikation, som betydeligt har forøget Udsigterne til at opnaa ovenanførte Maskinfradrag.

Endelig synes det mig fra et statistisk Synspunkt ønskeligt, at faa et for alle søfarende Nationer fælles System for Dampskibe, da der kun her igennem kan blive en Mulighed for at opfatte Nettotonstallet paa samme Maade, og dette kan utvivlsomt kun naas ved at antage den engelske Regel. Som Forholdene nu ere, kan man ikke fra et Dampfartøjs Nettotonantal slutte sig til Fartøjets virkelige Størrelse, for saa vidt man ikke samtidigt kender den Regel, efter hvilken det er maalt.

Paa Grund heraf tilraader »Skeppsmåtnings-Øfverkontrolløren« Antagelsen af den saakaldte engelske Regel.

Offentliggørelsen af ovenstaaende Erklæring giver os Anledning til, forinden vi komme nærmere ind paa den, at henlede Opmærksomheden paa en i høj Grad hensigtsmæssig Praxis, som man i dette og lignende Tilfælde følger i vort Naboland, idet den svenske Regering nemlig tillader, at Erklæringer fra dens sagkyndige Embedsmænd offentliggøres, selv om de ikke gaa i den af Regeringen ønskede Retning. Vi tro, at denne Fremgangsmaade i væsentlig Grad bidrager til, at der i det enkelte Tilfælde

kan danne sig en Opinion i den ene eller anden Retning, som, naar Spørgsmaalene skulle afgøres, kan være af megen Betydning og Nytte som Vejleder for Administrationen, og vi ville derfor ønske, at man her i Landet vilde adoptere denne gode svenske Skik.

Vi have iøvrigt i Øjeblikket nærmest fremdraget Spørgsmaalet om den engelske Skibsmaalingsregels mulige Indførelse i Sverrig, for at henlede Opmærksomheden paa, at det rimeligvis om ikke lang Tid vil blive aktuelt ogsaa her i Landet. Dels formode vi, at vor Regering vil tage eller mulig har taget Anledning af det af »Nordisk Skibsrederforening« indgivne Andragende til at underkaste denne Sag en Overvejelse og muligvis til at paatænke en Forandring i de gældende Skibsmaalingsregler; dels tro vi at vide, at man i Tyskland har til Hensigt at gaa over fra »German Rule« til »British Rule«. Vi nære den Anskuelse, at naar dette sidste sker, og naar det, som det synes os, derigennem bliver utvivlsomt, at den engelske Skibsmaalingsregel efterhaanden vil blive antaget af alle større søfarende Nationer, da er der for Danmark intet andet Valg end ogsaa at gaa over til det engelske Maalingsystem.

Selv om man vil mene — og herom ere forøvrigt vistnok de fleste enige — at Indførelsen af et paa en international Overenskomst hvilende Skibsmaalingsystem var den bedste Løsning paa Spørgsmaalet, og selv om man maa betænke de, væsentlig fiskale, Grunde, der tale imod, at vi indføre den engelske Regel, saa tro vi ikke, at der efter de Erfaringer, man gennem en Aarrække har vundet om den ledende Sømagt Englands Holdning til alle Bestræbelser for Gennemførelsen af en international Regel og under Hensyn til den skarpe Konkurrence, som de nuværende Tilstande paatvinge os, at der kan findes anden Udvej end Indførelsen af den engelske Regel.

Vi skulle senere, naar denne Sag foreligger mere aktuelt, nærmere begrunde vor Stilling i den, som vi ovenfor kortelig have angivet den. Vor Hensigt med disse Linier har kun været at henlede særlig vore Rederes Opmærksomhed paa dette for vor Skibsfart højst betydningsfulde Spørgsmaal og bidrage vort til, at der i Tide kunde danne sig en Opinion i det. Vi vilde anse det for gavnligt, om man fra Dampskibsrederiernes Side allerede nu vilde tage Sagen under Overvejelse, saa at Regeringen, eventuelt Lovgivningsmagten, naar den skal afgøres, ikke kan være i Tvivl om Skibsfartens Anskuelser og Ønsker.

## Sø- og Handelsretsdomme.

S. S.  $\frac{1}{9}^0$  Dom, afsagt den 14. Februar 1894.

En fra »Hekla« i New-York rømt Sømand, der ved Rømningen havde nogen Hyre tilgode, og som til Grund for Rømningen angav, at han fandt Tjenesten ombord meget besværlig, blev i Henhold til Sølovens § 298 dømt til simpelt Fængsel i 3 Uger samt paalagt Sagens Omkostninger.

S. S.  $\frac{2}{9}^1$  Dom, angaaende Virkningen af, at der i et Certeparti var angivet et Fragtbeløb, som ifølge Befragterens Paastand hidrørte fra en aabenbar Fejltagelse, afsagt den 21. Februar 1894.

I et Certeparti, oprettet ved en herværende Befragtningsagents Medvirken, mellem en herværende Grosserer og et svensk Dampskib, angaaende Transport af en Ladning Oliekager fra St. Petersburg til en dansk Havn, var vedtagen en Fragt af 13 Rmk. pr. 100 Kilos. En halv,

Snes Dage inden Indladningen sendte Befragteren imidlertid Meddelelse om, at det selvfølgelig var en Fejltagelse naar der i Certepartiet stod pr. 1000 Kilos; det skulde være pr. 2000 Kilos, hvilken Fejltagelse maatte have været kendelig for Medkontrahenten dels paa Grund af Fragtbeløbets Størrelse, dels fordi Fragt for Ladninger som den ommeldte altid angaves pr. 2000 Kilos.

Da det svenske Rederi ikke vilde høre noget om denne Fravigelse fra Ordlyden, men erklærede, at have fundet den høje Fragt tilstrækkelig begrundet dels i at Ladningen kun var lille, dels i at der skulde gennemgaaes en 10 Dages Karantæne, annullerede Befragteren Kontrakten, hvorefter nærværende Sag anlagdes imod ham til Betaling af halv Fragt i Henhold til Sølovens § 126 samt Overliggedagspenge og Vederlag for andet Ophold, Udgifter til Protester, Attester, Telegrammer o. s. v.

Retten erklærede, at det efter det under Sagen oplyste virkelig maatte antages, at Befragteren, da han under skrev Certepartiet, havde overset, at der stod 1000 i Stedet for 2000, men at dette ikke kunde fri ham for at svare til, hvad han havde underskrevet, da det ikke kunde anses som godtgjort, at Modparten havde set eller dog burde have set, at der forelaa en Fejltagelse. For det første var det nemlig oplyst, at det ikke var nogen undtagelsesstri Regel, at Fragter som den omhandlede sluttedes pr. 2000 Kilos, og dernæst kunde i alt Fald Karantænen være et tilstrækkeligt Motiv til højere Fragt. Befragteren dømtes følgelig til at betale Halvdelen af den vedtagne Fragt, men paa den anden Side heller ikke til mere, da nemlig Befragteren havde annulleret Kontrakten tilstrækkelig tidlig, saa at der ikke havde været Grund for Kaptajnen til at vente paa at Ladningen alligevel skulde blive leveret, ligesom ogsaa de af ham optagne Protester m. m. fandtes at have været unødvendige. Telegramudgifter endelig kunde ikke tilkendes ham, da deres Beløb ikke nærmere var opgivet. Sagens Omkostninger hævedes.

## Lodsvæsenet i Frihavnen.

En Deputation fra Kjøbenhavns Lodser have havt Audiens hos Marineministeren og overrakt ham følgende Udtalelse:

»Undertegnede københavnske Skibsredere, Skibsmæglere og Skibsekspeditorer afgive herved paa givne Foranledning den Erklæring, at vi efter vor bedste Overbevisning ansé det for heldigst for de Skibe, der forventes at ville anløbe den vordende Frihavn ved Kjøbenhavn, at disse udelukkende blive betjente af københavnske Lodser, da disse altid ere bedre kendte med de lokale Forhold, hvad Strømforhold og Skibenes Anlægspladser angaar, og sædvanligvis forud for Skibenes Ankomst kunne være i Besiddelse af de fornødne Ordre til disse, saa at der undgaas uforment Ophold for Skibene ved eventuel Ankring o. s. v. for at afvente Ordre.«

Kjøbenhavn, den 1ste Marts 1894.

Erklæringen er underskrevet af Dampskibsselskaberne »Carl«, »Gorm«, »Skjold«, »Det dansk-russiske Dampskibsselskab«, »Nordsøen«, »The Anglo Dane Steam Ship Co. lim.«, »Urania«, »Dannebrog«, »Kjøbenhavn«, »Norden«, »Østersøen«, »Thingvalla«, »Øresund«, »Danmark«, »Foreningen«, »Torm«, »Bornholm«, »Rønne« og »Marstrand«, Em. Z. Svitzers Bjergningsentreprise, Den alm. danske Skibsførerforening, Kjøbenhavns Skipperforening, C. K. Hansen, Chr. Kryger, Fritsche & Co. som Agenter for fremmede Skibes Redere, Skibsmæglere Holm & Wonsild, Petersen, Møller & Hoppe, Bastrup, Bjerre & Rømer, Schiøtt & Hochbrandt, Dampskibsekspeditorerne Schack Stenberg & Co.

Det er selvfølgelig af den største Betydning, at Lods-

ningen til Frihavnen bliver udført af de med de lokale Besejlingsforhold bedst kendte Kræfter, og uden Tvivl bør Retten til denne derfor overdrages Kjøbenhavns Lodser. Vi tvivle derfor ikke om, at Marineministeriet vil tage Hensyn til den her fremkomne, meget betimelige Erklæring.

## Spørgsmaal og Svar.

Ved at dømme efter det, jeg i sin Tid lærte paa Navigations-skolen og siden har havt Lejlighed til at iagttage og berigtige i Praksis, saa slaar det alle Tider til, at der i stærkt Blæsevejr er megen Fart i Skyerne, navnlig i de underste Lag, og jeg kan egentlig ikke tænke mig, at dette Forhold kan være anderledes; derfor blev jeg i Køge Bugt meget overrasket ved i Orkanen d. 12. Februar at se paa, at Skyerne trak over med en Fart, der nærmest svarede til en labor Kuling, og dog hængte de tilsyneladende lavt. Jeg er siden bleven gjort opmærksom paa, at det samme er iagttaget i Hamburg. og det er bleven mig fortalt, at et saadant Fænomen af gamle Skippere bliver betragtet som et Tegn paa, at Uvejret vil vare ved en lang Tid. Den paagældende Dag passede Argumentet desværre alt for godt; men jeg betragter det dog som et abnormt Tilfælde, og da det for vort Fag er af stor Betydning at kunne bedømme Vejrforholdene saa rigtig, at vi kan have Nytte dernæf, saa tillader jeg mig, Hr. Redaktør, gennem Deres ærede Blad at stille det Spørgsmaal til bedre oplyste Medborgere eller eventuelt til Meteorologisk Instituts Bestyrelse: Kan der ad videnskabelig Vej paavises nogen direkte Aarsag til et saadant Tilfælde? eller, om det samme er iagttaget under almindelige langvarige Storme.

P. J.

Efter at have tilstillet Meteorologisk Institut ovenstaaende, har Institutet velvilligst sendt os følgende Oplysninger:

Fritsvævende Skyer, i Modsætning til saadanne, der f. Eks. dannes ved, at Vinden stryger hen over en afkølet Bjergtop, have naturligvis samme Hastighed som den Vind, der driver dem frem. Alle Maalinger vise, at Skyernes og altsaa ogsaa Vindens Hastighed tiltager med Højden over Jorden. Følgende Tabel, der er uddraget af Claytons Artikel i Amer. Met. Journ. 1893 om Skyernes Højde og Vindens Hastighed i de højere Luftlag, kan maaske have nogen Interesse.

	Middel- højde.	Middel- Hastighed M. p. S.
Cirius (Fjerskyer) . . . . .	8900 m.	37.0
Cino-Cumulus (Lammeskyer) . . . . .	6600 »	32.4
Alto Cumulus (Overgangsform mellem Lammeskyer og Klodeskyer) . . . . .	3900 »	20.0
Cumulus (Klodeskyer) . . . . .	1600 »	11.0
Stratus (Lagskyer) . . . . .	510 »	—
Vind ved Jordens Overflade . . . . .		6.6

Disse Tal angive kun Middelværdier, uddragne af mange Maalinger, men de vise paa det bestemteste, hvad der ogsaa forud kunde ventes, at Vindens Hastighed vokser med Højden over Jordens Overflade.

Naar derfor Skyerne under en Storm synes at bevæge sig forholdsvis langsomt, maa det erindres, at Iagttageren jo kun iagttager Vinkelhastigheden og ikke Skyernes sande Hastighed, og at han alene af Skyens Udseende skønner, om denne er i stor eller ringe Højde over Havfladen. Men Skyens Form er ikke ganske uafhængig af Vindstyrken. Lavt svævende Stratusformer der dannes ved opstigende Taagemasser, fremkomme ikke under stærke Storme, fordi Blæsten bestandig tilfører frisk Luft, der fremmer Fordampningen, og som derfor bringe Taagemasserne til at forsvinde. Netop saadanne lave Skyformer forekomme derfor ikke under Storme udenfor det egentlige Stormcentrum, hvor der hersker forholdsvis Ro, og hvor den opadstigende Luftstrøm frembringer en Skydannelse

ved den ved den opadgaaende Bevægelse fremkaldte Afkøling. Det er bekendt, at Solvarmen om Dagen frembringer en opadgaaende Bevægelse af Luften, og det er navnlig ved denne, at de saakaldte Klodeskyer fremkomme. Denne Bevægelse, der under rolige Vejrforhold kan give Anledning til mægtige Skydannelser, hindres ved Stormen. Klodeskyerne faa derved et andet Udseende; deres øverste kuppelformige Del, der ellers er saa karakteristisk for dem, kan ikke dannes, de blive derfor mindre udviklede og faa derved et Udseende, som om de hørte til lavere liggende Skyformer end saadanne, der svare til deres Højde over Havfladen.

Under den omtalte Storm iagttoges netop mange saadanne rudimentære Klodeskyer, der ved deres forvredne Former og forholdsvis ringe Udstrækning, havde et Udseende, som om de tilhørte langt lavere Skyformer, og hvis forholdsvis ringe Vinkelhastighed derfor gjorde et Indtryk, som om de bevægede sig med en Hastighed, der var betydelig mindre end den,

man maatte vente, at de skulde have efter deres skønnede Højde over Jorden.

*Adam Paulsen.*

Naar et Skib er assureret paa sædvanlig Maade, godtgøre Assurandørerne saa Havariomkostninger, naar disse ikke opstaa ved Grundstødning eller Kollision, men ved Styrtesøer o. lign. Blive f. Eks. Omkostningerne ved Thingvalladampere »Islands« Havari i forrige Maaned godtgjorte delvis eller fuldt ud af Assurandørerne? Havariet skyldtes jo en Braadsø.

*J.*

Idet vi henvise til Bestemmelserne om partikulær Skade i »Convention for det Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Compagnie« § 73—74, skulle vi bemærke, at nævnte Havariomkostninger, i Overensstemmelse med de her givne Regler og med almindelig Praksis, som Regel blive godtgjorte delvis af Assurandørerne, hvilket, saa vidt vi vide, ogsaa vil finde Sted med Hensyn til »Islands« Havari.

### Kjøbenhavns Fisketilførsel pr. Jernbane og Dampskib. Februar 1894.

	Fersk Fisk	Pd.	Skaldyr	Pd.	Salt Sild	Td.	Klipfisk og salt Fisk	Pd.	Konserves	Pd.
<b>A. Fra Indlandet</b> pr. Jernbane.....	alle Slags	208,386		28,068						
pr. Dampskib.....	—	265		2850				500		
	Torsk	3000								
	Lax	8883								
	røg. Sild	ca. 1150								
<b>B. Fra Bilandene</b> pr. Dampskib.....					775			325,800		
<b>C. Fra Udlandet</b> pr. Jernbane.....	alle Slags	873,954		9784						
pr. Dampskib.....	Gedde, Lax m. m.	50,892	Krebs ca.	3300	1059		salt Lax	1200	21,509	
	fersk Sild	162,000	Østers	28,930	+1620	⌘				
Ialt tilført pr. Jernb. og Dampskib. .		1,308,530		72,932	1834			327,500	21,509	
					+1620	⌘				

### Kjøbenhavns Fiskeudførsel pr. Jernbane og Dampskib. Februar 1894.

	Fersk Fisk	Pd.	Skaldyr	Pd.	Sild	Td.	Klipfisk og salt Fisk	Pd.	Konserves	Pd.
<b>A. Til Indlandet</b> pr. Jernbane.....	alle Slags	543,788		3,042						
<b>B. Til Udlandet</b> pr. Jernbane.....	—	87,020		8,930						
pr. Dampskib.....	—	6,990		9,743		826	Klipf	103,350	4760	
	fersk Sild	27,200				+5832	⌘	salt Lax	2,435	
	røget Fisk	4,300								
Ialt udført pr. Jernb. og Dampskib...		669,298		21,715		826 Td.		105,785	4760	
						+5832	⌘			

### Tidevands-Indikator.

I »New-York Herald« findes nedenstaaende Beskrivelse af en Tidevands-Indikator:

De forenede Staters Kystopmaalingsvæsen har for nogen Tid siden i Nærheden af Fort Hamilton til Angivelse af Vandhøjden opstillet et Apparat, som, naar det først engang er blevet forstaaet, sikkert vil kunne være af stor Værdi for alle Slags Skibe, der gaa ud af eller ind i Havnen.

Saavidt vides er Apparatet det første i sin Art, som nogen Sinde er konstrueret, og af den Grund har man ment at gøre rigtigst i, at lade det arbejde i nogle Maaneder for at prøve Virkemaaden, inden den offentlige Bekendtgørelse fremkommer. En lille Model af Indikatoren har været ud-

stillet i Chikago, hvor den tiltrak sig stor Opmærksomhed hos alle, der interessere sig for Tidevandsspørgsmaalet.

Opmaalingsvæsenets Tidevandsviser har i mange Aar været ved Sandy Hook. Adskillige Indvendinger mod Valget af dette Sted ere fremkomne i den senere Tid, og for omtrent to Aar siden blev der vedtaget en Flytning til den nuværende Plads ved Fort Hamilton, samt lagt Plan for Konstruktionen af den ovenfor omtalte store Indikator.

Enhver, der passerer igennem »The Narrows« maa ved Fort Hamilton lægge Mærke til en lille Træbygning, hvori den selvregistrerende Maaler befinder sig, og ovenpaa hvilken Tidevands-Indikatoren er anbragt. Denne sidste bestaar af en stor halvcirkelformet Skive, hvis Diameter bviler paa Husets Tag, og hvis ydre Omkreds er inddelt og mærket med tykke sorte Streger, der tydeligt kunne ses fra Dækket af et

Skib, som sejler paa et hvilket som helst Sted i »The Narrows«.

Inddelingerne ere betegnede ved saa store sorte Tal, at de let kunne aflæses ved Hjælp af en almindelig Marinekikkert, selv fra de Skibe, der passere i størst mulig Afstand.

Tallene angive Højden af Tidevandet i Fod, og mellem-liggende korte Streger svare til en halv Fod.

En Viser, der drejer sig om Cirklens Centrum, glider langs med Inddelingernes indre Rand paa samme Maade, som Urviseren bevæger sig henad Urskiven, kun med den Forskel, at Indikatorviserne gaa til højre ved stigende, men til venstre ved faldende Vande.

Man kan derfor til ethvert Øjeblik aflæse Vandstanden over eller under Middellavvandet, hvortil nemlig Dybderne i de Kort, som udgives af Opmaalingsvæsenet, svare.

Ved særligt stærkt Lavvande, naar Dybderne ere mindre end Kortets Angivelser, ses dette paa Indikatoren, ved at dens Viser peger til venstre for Nullinien.

Efter som Vandets Stigen eller Falden foregaar temmelig langsomt, er det selvfølgelig umuligt ved den blotte Betragtning af Indikatoren i et givet Øjeblik at komme paa det rene med, hvilket af de to Tilfælde der netop da finder Sted; men herpaa er der raadet Bod ved et sindrigt Arrangement, idet en Pilespids, som er anbragt i Skivens Centrum, peger op-efter, naar Vandet stiger, og nedefter, naar det falder.

Altsaa kan en Skibsfører, alene ved at se paa Indikatoren, paa samme Tid faa Kundskab om Vandets nøjagtige Højde og om det i Øjeblikket floder eller ebber.

Indikatorviseren bevæges ved Drejningen af et stort Hjul, til hvis Aksel den er fæstet, og hvor omkring er vist en Line, der med sin ene Tamp er fastgjort til en Flyder og med den anden Tamp til en Kontravægt.

Ved Vandets Stigen eller Falden løftes eller sænkes Flyderen, og paa den Maade bliver Hjulet og dermed ogsaa Viseren drejet til højre eller til venstre.

En Forstyrrelse af Flyderens rolige Vandring paa Grund af Bølger, hidrørende fra Vind eller forbigaaende Skibe, forhindres ved at den er anbragt i en lang Kasse, hvortil Vandet kun har Adgang gennem nogle smaa Aabninger.

Den store Fordel ved en saadan Indikator er, at den viser Vandets virkelige Stilling til enhver Tid; thi ganske vist udgiver Opmaalingsvæsenet aarligt Tabeller, hvoraf kan findes Klokkeslet og Højde for Tidevandet, svarende til mangfoldige Havne; men disse Størrelser kunne i betydelig Grad undergaa Forandringer paa Grund af vedholdende og stiv Kuling, Forhold, der ikke lade sig tage i Betragtning ved Forudberegninger af Tabellerne.

Da det formodes, at en nøjagtig Kundskab om hvor stor Vandhøjden kan forventes at være i Kanalerne eller paa Barrerne vil have sin store Betydning, særlig for dybt-gaaende Skibe, der passere »The Narrows«, er det paatænkt at sætte Indikatoren i telegrafisk Forbindelse med flere andre Steder, saaledes f. Eks. Sandy Hook, for at man allerede paa disse Punkter kan faa de ønskede Oplysninger i nævnte Retning.

## Dansk Søfartstidende

har i det med nærværende Nummer afsluttede Januar Kvartal bl. a. indeholdt følgende Artikler:

De nordiske Sølove.  
Manchester-Kanalen.  
Justitsministeriet og Sølovens § 59.  
En Skibsfører om vore Havnebygningsforhold.  
Nordisk Skibsrederforening.  
Loddemaskiner og Dybdemaalere.  
Sejlens Nyttelvirkning i Dampskibe.  
Opfordring til skandinaviske Dampskibsredere.  
Special-Udstilling af nye Opfindelser.

Undersøgelser af danske Farvande ved Island og Grønland.  
Kontrollkontor for nautiske Instrumenter.

Spirbøje? Spirtønde?

Øvelsesskib for unge Sømand, der have bestaaet Styrmands-eksamen.

Literatur.

Aluminium-Yachten »Vendensse«.

Vandbygningsvæsenets Ordning.

Den ny Fyrliste.

Om Hyreforhold.

Edmiston's Fødevandsfilter.

Damp som Slukningsmiddel.

Søulykkerne.

Pejlapparater.

Understøttelsesfond for forulykkede Fiskeres Efterladte.

En Vestkysthavn.

Tilflugtshavn paa Bornholms Østkyst.

Bedre Havneforhold paa Bornholms Østkyst.

Søkort.

Brev fra Hamburg.

Lodsvæsenet i Vejle Fjord.

Helsingør Havn.

Dampskibenes Økonomi.

Makrelfiskeriet f. a. norske Pladser.

Generalforsamlinger.

Fiskeri-Statistik.

Ulykkestilfælde ved Fiskeri under Anholt.

Maaneobservationer.

Verdens Handelsflaader og Skibsbyggeriet i England 1893.

Makrelfiskeriet i Nordsøen.

Det danske Redningsvæsenes Virksomhed i Finansaaret 1892—93.

Maskinmestrenes Subordination.

Vort Konsulatvæsen.

En Skibsfører om Esbjerg Havn.

Søulykker i Januar 1894.

Kjøbenhavns Fisketilførsel og Fiskeudførsel.

Nord-Englands Skibsrederforening.

Dampskibsrederi Foreningén.

Bjergning af Hamburger Bark »Selene«.

Sø- og Handelsretsdomme.

Fiskeri-Statistik.

Spørgsmaal og Svar.

Fra Sø og Land.

Havarier og Forlis.

Fragtberetninger fra Kjøbenhavn, Lübeck, Liverpool, Newcastle o/ Tyne, London og New-York.

Søkortarkivets »Efterretninger for Søfarende«.

„Dansk Søfartstidende“ har i det forløbne Kvartal indeholdt Bidrag af:

Overmaskinmester *Wm. Andersen*. Premierløjtnant i Flaaden *C. Clauseu*. Kaptajn *M. N. Fischer*, Vejle. Hotelejer *O. Hausgaard*, Thisted. Kandidat *E. Hillestrøm*. Skibsmægler *Ulrik Holm*. Premierløjtnant i Flaaden *H. Kiær*. Kaptajn *H. S. A. Olsen*, Fører af Dampskibet »Thorvaldsen«. Underdirektør ved Orlogsværftet *Rasmussen*. Kaptajn *A. Sølling*, Fører af Damptrawler »Cimbria«. Kaptajn i Flaaden *C. Trolle*. Kand. jur. *Tybjerg*. Ingeniør *H. C. Vogt*, talrige Skibsførere og Styrmand m. Fl.

## Generalforsamlinger.

Aktieselskabet Dampskibsselskabet »Carl« har afholdt sin aarlige Generalforsamling. Kammerherre Bille oplæste den af Bestyrelsen afgivne Beretning.

Paa Grund af den haarde Vinter havde Selskabets Skibe

havt særdeles store Tab. »Oluf« havde været opholdt i 56 Dage, »Volmer« 55 Dage, »Dan« 43 Dage, hvilket havde forårsaget henholdsvis et Tab af 13,002 Kr., 5577 Kr. og 10,482 Kr. »Magnus« havde vel ikke været opholdt af Isen, men havde lidt Tab ved Havari og Eksplosion af Kulladningen, der kalkuleredes til ca. 42,000 Kr. »Oluf« havde været i Fart i 309 Dage og udført 10 Kulrejser til Østersøen og 7 Rejser fra Østersøen, hvilket havde givet et Nettooverskud af 4646 Kr. »Volmer«, der havde været i Fart i 330 Dage, havde udført 10 Kulrejser og 8 Rejser fra Østersøen, hvorved var indsejlet et Nettooverskud af 18,900 Kr. »Dan«s Fartsdage havde været 322, i hvilke der var udført 11 Kulrejser til og 8 Rejser fra Østersøen; Nettodriftsoverskudet for dette Skib havde været 11,324 Kr. »Magnus«, der kun havde været i Fart i 279 Dage og havde udført 8 Kulrejser fra Nordsøen og 7 Rejser fra Østersøen, havde givet et Nettooverskud af 6353 Kr. Det samlede Overskud havde været 41,225 Kr.; efter at den bestyrende Reders Honorar var fradraget dette Beløb, var Resten at henlægge til Amortisationsfondet.

Grosserer Bojesen foreslog at udbetale et mindre Udbytte af  $1\frac{1}{4}$  pCt.

Kammerherre Bille oplyste, at Selskabets Statuter fordrede en saadan Sums Henlæggelse til Selskabets Fond, at der intet var til Rest til Udbytte.

Der gaves enstemmig Decharge for Regnskabet.

Grosserer Carl fremsatte paa Bestyrelsens Vegne Forslag til Bemyndigelse for denne til Anskaffelse af et nyt Skib, samt Bemyndigelse til hertil at anvende Reservefonden og optage et Laan. Reservefonden, oplyste han, var nu 70,000 Kr.; det Laan, man havde tænkt sig at optage, skulde være paa ca. 250,000 Kr., saa at man kunde anskaffe et Skib paa 2000 og 2500 Tons.

Der var ikke paa Generalforsamlingen repræsenteret et saadant Antal Aktier, som Lovene kræve til Vedtagelse af et saadant Forslag.

Ved en Prøveafstemning vedtoges Forslaget med 180 Stemmer mod 30 Stemmer.

Den fratrædende Kommitterede, Kaptajn Kræmer, og den fratrædende Revisor genvalgtes enstemmig.

Aktieselskabet Dampskibsselskabet »Skjold« har afholdt sin aarlige Generalforsamling.

Kammerherre Bille oplæste den af Bestyrelsen aflagte Beretning. Selskabets Skibe havde lidt større Tab ved Isvinteren ifjor. »Knud« var blevet opholdt i 75 Dage, »Svend« i 60 Dage, »Erik« i 80 Dage og »Skjold« i 60 Dage, hvilket havde forårsaget Tab af henholdsvis 8649 Kr., 5755 Kr., 9185 Kr. og 7002 Kr. »Skjold« havde været i Fart i 305 Dage og havde udført 7 Rejser til og 7 Rejser fra Østersøen; dette Skibs Netto Driftsoverskud havde været 6306 Kr. »Knuds« Fartsdage havde været 294 Dage, i hvilke det havde udført 9 Kulrejser til og 9 Rejser fra Østersøen; Skibets Netto-Driftsoverskud havde været 19,884 Kr. »Svend« havde sejlet i 295 Dage og udført 8 Kulrejser til og 8 fra Østersøen; det havde indsejlet et Nettooverskud af 16,866 Kr. »Erik« havde sejlet i 285 Dage og udført 8 Kulrejser til og 8 Rejser fra Østersøen, ved hvilke det havde indsejlet et Netto-Overskud af 13,419 Kr. Selskabets nye Skib »Danmark« var blevet afleveret den 23de Juli. Det havde vist sig at være et særdeles godt Skib. Paa Grund af forskellige Uheld havde det kun indsejlet 19,084 Kr.

Selskabets 5 Skibes Nettooverskud havde andraget 75,561 Kr. Af Overskudet foresloges udbetalt  $1\frac{1}{4}$  pCt. Udbytte med 18,750 Kr., medens 2232 fremføres i ny Regning.

Der gaves enstemmig Decharge for Regnskabet.

Den fratrædende Kommitterede Entreprenør N. Andersen og de fratrædende Revisorer genvalgtes enstemmig.

Aktieselskabet Dampskibsselskabet »Gorm« har afholdt sin aarlige Generalforsamling. Kammerherre Bille mindedes den afdøde Etatsraad Carl og hans Virksomhed

for Selskabet. Forsamlingen sluttede sig hertil ved at rejse sig. Kammerherre Bille oplæste dernæst den af Bestyreren afgivne Beretning. Selskabets Skib »Gorm« havde været oplagt heri Byen fra Aarets Begyndelse til Slutningen af August Maaned. Under Oplægningen vare Maskiner og Skib blevne eftersete, og forskellige Reparationer vare foretagne. Opholdet, der varede i 81 Dage, og Reparationen havde forårsaget en Udgift af 10,538 Kr. »Gorm« havde i den øvrige Tid udført en Rejse paa Amerika og nogle Rejser i Østersøen og derved opsejlet et Driftsoverskud paa 44,230 Kr., hvilket, naar det ovennævnte Tab fradrages, bliver et Nettooverskud af 33,692 Kr. Selskabets nye Skib »Frode« afleveredes den 17 Maj. Det havde i den Tid, det havde sejlet, vist sig som et i enhver Henseende udmærket og fordelagtigt Skib. Det er bygget hos Burmeister & Wain. Skibet har udført 5 Kulrejser til Østersøen og 6 fra Østersøen. Driftsoverskudet herved havde været 40,305 Kr. Af det samlede Nettooverskud af Driften 73,997 Kr. foresloges 19,800 Kr. udbetalt i Udbytte til Aktionærerne (3 pCt.) og at fremføre i ny Regning 829 Kr.

Der gaves enstemmig Decharge for Regnskabet.

Konsul Olaf Hansen, der fratraadte som Kommitteret, og de fratrædende Revisorer genvalgtes enstemmig.

## Fra Sø og Land.

Vrag farligt for Sejladsen. Dampskibet »J. C. Jacobsen«, Kapt. Beck, passerede den 23de ds. paa  $57^{\circ} 20'$  N. B. og  $9^{\circ} 7'$  Ø. L. et Vrag med Kølen i Vejret, som laa meget farligt i Ruten Hanstholm-Hirtshals. En Del Rundholter flød i Nærheden af Vraget.

Til de forulykkede Søfolks Enker og Børn paa Ærø er der ved den almindelige danske Skibsførerforening af 1874 ialt indkommet 616 Kr. Af denne Sum er indsamlet ved Kaptajn Udbye 233 Kr.; ved Kapt. Rasmussen 220 Kr.; ved Kapt. A. J. Mathiesen 100 Kr.; ved Havnefoged Sørensen 23 Kr., ved andre Bidrag 40 Kr.

### Fra Frederikshavn skriver vor Korrespondent d. 20. Marts:

Østersfiskeri. Kutterne »Prins Valdemar« og »Prinsesse Marie« ere i Begyndelsen af denne Uge indkomne fra Østersbankerne i Nordsøen efter i ca. 1 Maaned at have drevet Fiskeri der. Vejrliget var i den første Uge meget stille, hvilket umuliggør Fiskeriet, senere blev det bedre; til Tider blæste det saa stærkt at der slet ikke kunde skræbes. Udbyttet maa kaldes godt, særlig for »Prins Valdemar«s Vedkommende, den havde 24,000 Stk., medens »Prinsesse Marie« havde 15,000 Stk., den sidste var ej heller indkommen med saa lille en Last, dersom ikke Provianten var sluppen op for Besætningen.

Havari. Trawldampskibet »Dania«, Kapt. Bagger, af Esbjerg indkom her i Onsdags paa Grund af at den i Nordsøen havde faaet sin Kabys fuldstændig sønderlaaet, saaledes at det var umuligt at tilberede Mad, da Inventariet ligeledes var knust. Kokken havde heldigvis forladt Kabysen et Øjeblik før og undgik derved den visse Død. »Dania« udgik atter i Gaar efter at have faaet en ny Kabys opsat samt faaet sin Kulbeholdning kompletteret. — nn.

Skibsfarten paa Danzig er aabnet.

Fra Marseille skrives til »Norges Sjøfartstidende«: Ved Indløbet til den herværende gamle Havn og ydre Basin til Basin de la Joliette findes en Klippe, hvor

paa der ligger et mindre Fyr, der kaldes Pharo eller Desirade, der bør erindres af Sømandene, da der ikke sjælden indtræffer Ulykker. Klippen rager noget over Vandet, og over 10 Fartøjer, der er kommet for nær, har været i ubelagelig Berøring med den. For kort Tid siden stødte en af de store transatlantiske Dampskibe paa og kom først af efter at have arbejdet strengt hele Natten, heldigvis uden større Skade. Der tales om at søge at faa bortsprængt denne Hindring for Skibsfarten, men for Tiden bør man henlede Skibsførernes Opmærksomhed paa samme

**Magnetiske Storme.** Under den i sidste Halvdel af Februar Maaned stedfundne Taageperiode kunde man ofte med det blotte Øje iagttagge en Solplet.

Ligesom tidligere ved lignende Lejligheder indtraf ogsaa denne Gang samtidig med Solpletens Tilsynkomst en betydelig Forstyrrelse i Deklinationsnaalens Stilling. Saaledes observeredes den 20de Februar Kl. 3t 15m EM en stor Afvigelse, der holdt sig i 27 Timer, og 24 Timer senere opstod et nyt, endnu stærkere magnetisk Uvejr, der naaede til sit Maksimum Kl. 3 EM. d. 23de Februar. (Hansa).

**Nyt Fiskerifyr paa Anholt.** Fyringeniøren har, i Følge Meddelelse til os, for nylig besøgt Anholt, for at undersøge Muligheden for en bedre Belysning af Rønneløbet, hvilken skal være meget attraakt af Fiskerne, der færdes omkring Øen. Man havde oprindelig antaget, at Ostebakke Fyr, der lyser med rød Vinkel over Nordvestrevet og med hvidt Lys paa begge Sider af dette, ogsaa skulde kunne benyttes til Vejledning gennem Rønneløbet, nemlig ved en Kombination af Kompas, Lod og Vinkelfyrets Skel, men det har vist sig, at man i et Fiskerfartøj ikke kan benytte denne Vejledning med Sikkerhed.

Da Besejlingen af Løbet inidertid er af den største Vigtighed for Fiskerfartøjer, ogsaa om Natten, da Manglen af en Havn nødvendiggør hyppige Flytninger, naar Vinden springer paa Land, har Marineministeriet efter Forlydende besluttet at etablere et nyt Vinkelfyr under det store Hovedfy, som ligger nogenlunde i Løbets Retning. Herved vil formentlig afhjælpes et stort Savn, da Gennemsejlingen da kan betragtes som sikker under nogenlunde sigtbare Vejrforhold.

En ny Petroleumsdampner er bygget ved Lindholmens Værft i Gøteborg og er bestemt for Fart paa det kaspiske Hav. Den kan laste 1000 Tons Petroleum ved 12 Fods Dybgaende. Skibet er bygget i 2 Dele for at kunne passere Mariekanalen til Volga, og Adskillelsen kan ske paa aaben Sø uden at gaa i Dok etc.

Det Hamburg-Amerikanske Paketfart Aktieselskabs Bestyrelse har besluttet at Selskabet fremtidig skal føre det kortere Navn: Hamburg-Amerika-Linien.

Aktieudbytte i 1893. Dampskibsselskabet Holbæk, der ejer Dampskibet Ourø, giver intet Udbytte.

Stettin-Copenhagener Dampschiffs-Gesellschaft, som ejer Dampskibet Titania, giver 2% Udbytte.

Det forenede Bugser-Dampskibsselskab i Hamburg giver 10%.

**Hydrografiske Meddelelser.** Den af Hydrografisk Institut i Washington udgivne Beretning om Isforholdene indeholder Iagttagelser indtil 13de Februar. Isflager bleve paa denne Tid antrufne saa sydlig som paa 46° 25' N. Br. ved 64° V. Lgd. Nord for dette Sted, fornemlig i SV-lig Retning for Banquereau-Banken, skal der drive svær Flage- og Pakis, som muligvis senere hen bliver fortsat endnu mere syd efter.

De engelske Dampere »Khio« og »Madura« ere løbne paa Isen og have lidt Havari.

Den 15de Februar blev der paa Hebriderne fundet en ilanddrevet Flaske med følgende Blyantnotits: September 1893. Synker midt i Oceanet, »Horn Head«; Kollision med Isbjerg. — Styrmanden. Dampneren »Horn Head« forlod Hampton Red den 20de August, bestemt til Dublin, og man har ikke senere hørt noget fra den. (Hansa).

Bark »Marcebo« af Nexø, Kapt. Sonne, paa Rejse fra Belize til Evropa med Blaatræ, strandede ved Treibsand og blev forladt af Mandskabet, men senere fundet og slæbt til Key West. Mandskabet reddet.

**Nybygning.** Paa Richardson, Duck & Co.s Værft i Stockton er for nylig en Staal-Skruedampner løbet af Stabelen, bygget til Dampskibsselskabet Norden her i Byen. Dimensionerne ere som følger: Længde, 300' 6", Bredde 42', Dybde 20', Gros Tonnage omtrent 2,450 Tons, og den er bygget til Lloyds højeste Klasse. Skibet har partielt Orkan Dæk med en kort Hytte agter, der afgiver Plads for Passagerer, Salon, Messe, Kaptajns og Officers-Kahytter, samt langt hævet Agterdæk med Dækshus i den forreste Del til Maskinmestrene. Det har dobbelt Bund for og agter til Vandballast, og for at blive tilstrækkelig ballastet, naar det ingen Ladning har inde, faar det desuden Vandballast i Agterpikken samt i to Beholdere paa Forkant af samme. Det bliver rigget som Skonnert og faar 4 Dampspil fra Messrs. Clarke, Chapman & Co. samt en stor Spil Kedel; endvidere Davis's Styreapparat, (Haand og Dampkraft forenede), Damp-Ankerspil fra Emmerson, Walker & Co., Hartshorns Patent-Ankere uden Stok, dobbelte Ladebomme ved Lugerne og alle moderne Indretninger til at lette Ladning, Losning og Manøvrering. Maskinerne ere fra Blain & Co. lim.; Cylindrene ere 22, 36 og 59 Tommer med 39 Tommers Slag, og Dampen leveres fra 2 Kedler, der arbejde med 160 Pd. Tryk. Da Skibet løb af Stabelen blev det døbt med Navnet »M. C. Holm«.

**Vore ærede Postabonnenter erindres om, at de, for at undgaa Standsning i Bladets Forsendelse, snarest maa forny deres Abonnement for April Kvartal paa vedkommende Postkontor.**

## Skibsefterretninger.

### Dampskibe.

#### Det forenede Dampskibsselskab.

Alexander III, Rabe, ankom 28. Marts til Kbhvn. — A. N. Hansen, Thidemann, afgik 22. Marts fra Kbhvn., bestemt til Barcelona, Marseille og Italien. — Antwerpen, Caroc, passerede 27. Marts Dover, bestemt til Kbhvn. — Baron Stjernblad, Michelsen, afgik 27. Marts fra Messina, bestemt til Gallipoli, Jaranto, Kbhvn. og Østersøen. — Castor, Kruse, ankom 13. Marts til Odessa, bestemt til Havre, Antwerpen og Kbhvn. — Chr. Broberg, Gøtsche, ankom 23. Marts til Stettin, bestemt til Libau og Liverpool. — Dagmar, Hansen, afgik 26. Marts fra Barcelona, bestemt til Tarragona, Valencia, Malaga, Cadix og Lissabon. — Georgios I., Rohde, passerede 27. Marts Constantinopel, bestemt til Smyrna, Antwerpen og Kbhvn. — J. C. Jacobsen, Bech ankom 24. Marts til Kbhvn., bestemt til Danzig og Stettin. — Kiew, Rasmussen, ankom 25. Marts til La Rochelle, bestemt til Kbhvn. og Østersøen. — Kursk, de V. Staal, afgik 27. Marts fra Kbhvn., bestemt til Stettin og Libau. — Leopold II., Jespersen, passerede 25. Marts Dover, bestemt til Algier, Tunis, Piræus, Levanten og Sortehavet. — L. P. Holmblad, Ingerslev, afgik 26. Marts fra Riga, bestemt til Antwerpen, Algier, Tunis, Levanten og Sortehavet. — O. B. Suhr, Koch, ankom 25. Marts til Denia, bestemt til Cadix og Bordeaux. — Omsk, Kihl, afgik 25. Marts fra Kbhvn., bestemt til Antwerpen, Havre, Tunis og Sortehavet. — Tejo, Fenger, ankom 17. Marts til Bordeaux, bestemt til Kbhvn., Rostock, Stralsund og Pernau. — Tomsk, Petersen, afgik 27. Marts fra Tunis, bestemt til Piræus, Levanten og Sortehavet. — Vesuv, Gade, afgik 24. Marts fra Messina til Marsala, Algier, Kbhvn. og Østersøen. — Viking, Jørgensen, ankom 26. Marts til Kbhvn., bestemt til Oporto og Madeira. — Botnia, Holm, afgik 28. Marts fra Kbhvn. til Hangø. — Ceres, Svensson, ankom 25. Marts til Rochefort, bestemt til Bordeaux.

Constantin, J. V. Fenger, afgik 29. Marts fra Kjøbenhavn til Newcastle. — Esbern Snare, S. C. Holm, afgik 27. Marts fra Newcastle til Odense. — Esbjerg, C. Bentzen, afgik 27. Marts fra Leith til Aalborg. — Georg, J. Nielsen, afgik 28. Marts fra Newcastle til Kjøbenhavn. — Knuthenborg, C. S. Hansen, afgik 29. Marts fra Odense, bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Kronen, P. Petersen, afgik 28. Marts fra Nykjøbing, bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Storebelt, A. Güllich, afgik 27. Marts fra Newcastle til Nakskov. — Union, C. N. Bloch, afgik 28. Marts fra Odense, bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg. — Verta, Corfitzen, afgik 27. Marts fra Grimsby til Malmø,

Anglo Dane, Th Petersen, ankom 26. Marts til Riga, bestemt til Antwerpen. — Axelhuus, B. J. Goll, afgik 28. Marts til Kbhvn., bestemt til Vest-Norge. — Bergenhuus, Jørgensen, afgik 24. Marts fra Libau, bestemt til Hamburg. — Charkow, C. Fischer, afgik 26. Marts fra Kbhvn. til Hull. — Christian IX, P. Møllerup, ankom 26. Marts til Kbhvn., bestemt til London. — Frederik, J. Harboe, ankom 26. Marts til Hull, bestemt til Königsberg. — Jolantha, S. Hansen, ankom 26. Marts til Pillau, bestemt til Hamburg. — Kasan, H. Thomsen, ankom 28. Marts til Kbhvn., bestemt til Königsberg. — Laura, P. Christiansen, ankom 27. Marts til Granton, bestemt til Kbhvn. — Libau, H. Andersen, afgik 28. Marts fra Pillau, bestemt til Kbhvn. — Minsk, H. Olsen, ankom 24. Marts til Hamburg, bestemt til Kbhvn. — Louise, E. Brabrand, ankom 26. Marts til Pillau, bestemt til Hull. — Morsø, Th. Lind, passerede Kjøbenhavn, bestemt til Hamburg. — Moskov, J. Petersen, ankom 24. Marts til Riga, bestemt til Kbhvn. og Anvers. — Nishnij Novgorod, J. Harder, ankom 24. Marts til Anvers, bestemt til Kbhvn. og Riga. — Nordjylland, P. Jensen, ankom 27. Marts til Kbhvn., bestemt til Königsberg. — Odin, Frisenette, afgik 24. Marts fra Kbhvn., bestemt til Esbjerg. — Perm, L. Christensen, ankom 26. Marts til Libau, bestemt til Kbhvn. og London. — Pregel, Egidiusen, ankom 26. Marts til Libau, bestemt til Hangø og Hull. — Romny, Joh. Andersen, ankom 28. Marts til Kbhvn., bestemt til Libau. — Thyra, A. Garde, afgik 24. Marts fra Leith, bestemt til Færøerne og Island. — Tula, P. Paaske, ankom 24. Marts til Kbhvn., bestemt til Danzig. — Valdemar, F. Sørensen, passerede 27. Marts Hirtshals, bestemt til Kbhvn. og Libau. — Vendsyssel, H. P. Sørensen, ankom 25. Marts til London, bestemt til Libau. — Olga, A. Norden, i Dok i Hamburg.

### Dannebrog.

Amalienborg, Olsen, ankom til Grimsby 20. Marts laster til Stockholm. — Christiansborg, Ewaldsen, afgik fra London 27. Marts til Blyth for at laste til Hjemstedet. — Fredensborg, van Deurs, afgik fra Ghent 27. Marts. til Burntisland. — Frederiksborg, Hartmann, ankom til Rotterdam 26. Marts. — Rosenborg, Schultz, ankom til Kiel 25. Marts.

### Carl, Skjold, Gorm.

Dan, Kræmer, afgik fra Swinemünde 28. Marts til Riga. — Danmark, Heintzelmann, afgik fra London 21. Marts, ankom til Blyth 22. Marts. — Frode, Christensen, afgik fra Nicolaieff 23. Marts til Aarhus. — Gorm, Jørgensen, afgik fra Alexandria 8. Marts, ankom til Ipswich 20. Marts. — Knud, Jørgensen, afgik fra Blyth 18. Marts, ankom til Libau 24. Marts. — Magnus, Aaris, afgik fra London 25. Marts, ankom til Newcastle 26. Marts. — Olaf, Risø, afgik fra Libau 24. Marts til Ghent. — Skjold, Jensen, afgik fra Libau 18. Marts, ankom til Dunkerque 25. Marts. — Svend, Schmidt, afgik fra Rotterdam 24. Marts, ankom til Blyth 25. Marts. — Volmer, Jørgensen, afgik fra Libau 21. Marts, ankom til London 27. Marts.

### Kjøbenhavn.

Carl Heckscher, Petersen, afgik fra Swinemünde 22. Marts, ankom til Reval 24. Marts. — Fyen, Petersen, ankom til Burntisland 22. Marts, afgik 25. Marts, ankom til Kbhvn 28. Marts. — Hafnia, Neergaard, ankom til Boness 22. Marts, afgik 24. Marts, ankom til Kbhvn 27. Marts. — Sjælland, Hansen, afgik fra Reval 25. Marts til Dunkerque.

### Nordsøen.

Holland, Jensen, afgik fra Libau 25. Marts til Rotterdam. — Rusland, Schmidt, ankom til London 29. Marts. — England, Hansen, ankom til Horsens 28. Marts. — Tyskland, Svendsen, ankom til Kbhvn. 27. Marts. — Skotland, Albrechtsen, afgik fra Ipswich 28. Marts, til Blyth.

### Thingvalla.

Amerika, Thomsen, afgik fra Christianssand 23. Marts til New-York. — Hekla, Laub, afgik fra Christiania 24. Marts, ankom til Kbhvn. 25. Marts. — Island, Skjødt, afgik fra

Greenock 10. Marts, ankom til New York 27. Marts. — Norge, Knudsen, afgik fra Kbhvn. 27. Marts til New-York. — Thingvalla, Berentzen, afgik fra New-York 24. Marts til Kjøbenhavn.

### Det danske Petroleums-Aktieselskab.

Christine, Larsen, afgik fra New-York 17. Marts til Aarhus og Kjøbenhavn.

### Jydsk-Engelske Dampskibsselskab, Aarhus.

Hengest, Olsen, afgik fra Aarhus 22. Marts, ankom til Newcastle 25. Marts. — Octa, Enemark, afgik fra Gøteborg 22. Marts, ankom til Newcastle 25. Marts. — Orrik, Erichsen, afgik fra Newcastle 22. Marts, ankom til Gøteborg 24. Marts.

### J. Lauritzen, Esbjerg.

Nerma, Degn, ankom til Methil fra London 19. Marts. — Nordsøen, Meinertz, afgik fra Ghent 20. Marts, til Esbjerg.

### Sejlskibe.

#### Fanø, Nordby.

Aalborg, Clausen, præjet 20. Febr. paa 1<sup>o</sup> N. B. 27<sup>o</sup> V. L. — Anna, Clausen, passeret Dungesness 21. Marts til Hamburg. — Anna Agnete, Mathiasen, ankom til Ghent fra Pisagua 16. Marts. — Dora, Sonnichsen, ankom til Progresso 25. Marts fra Liverpool. — Lottie, Clausen, afgik fra Elben 25. Marts til Melbourne. — Prinds Valdemar, Winther, ankom til Ostende fra Iquique 22. Marts. — Rosa, Brinck, ankom til Pernambuco fra Hamburg 21. Marts. — Serapus, Winther, afgik fra Buenos Aires 24. Marts til Reval f. O. — Valparaiso, Lorentzen, afgik fra Mobile 12. Marts til Buenos Aires.

#### Fanø, Sønderho.

Fides, Sørensen, afgik fra Hamburg 20. Marts til Cantos. — Martha, Nissen, ankom til Pernambuco 20. Marts, befragtet til at lade Salt i Macao til Rio Grande. — Mary, Lydom, afgik fra Halmstad 23. Marts til South Alloa. — Ribe, Skov, ankom til Kosario 26. Marts.

#### Svendborg.

Fylla, Funch, ankom til Aberdeen fra Skien 28. Marts.

### Chr. Simoni, Aalborg.

Kirstine, Ægidiusen afgik fra Aalborg 15. Marts til St. Davids; ankom 27. Marts. — Carl, Andersen, ankom til Kennetjons 22. Marts.

### M. J. Ipsen, Rønne.

Camtoos, Pedersen, ankom til London 27. Marts.

### Fragtberetninger.

D'Hrr. Holm & Wonsild, Kjøbenhavn og Lübeck, meddele os den 29. Marts:

Dampere  
Reval noteret: 1/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> d. à 1/3 d. London, 1/3 d. à 1/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> d. Rotterdam, 1,4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> d. Antwerpen, Dünkirk eller Ghent 1/6 à 1/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> d. Rouen, 1/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> d. Bristolkanalen, alt pr. 496 lbs. Hvedebasis; til Danmark betales 15 Mark pr. 2000 Kilos Hvedebasis; enkelte Baade ere fragtede, mange à 7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> M. pr. Tons d. V. med fri Stuvning.

Libau noteret: 10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> d. Leith, 10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> d. à 1/ London, 10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> d. à 1/ Hull, 10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> d. à 1/ Rotterdam, 1/ à 1/0<sup>3</sup>/<sub>4</sub> d. Antwerpen, Ghent eller Dünkirk, 1/2<sup>1</sup>/<sub>4</sub> d. à 1/3 d. Rouen, 1,4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> d. Honfleur og Bordeaux, \*) specielt noteres 1/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> d. Østkyst London, 1,4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> d. Engl. Kanal indtil Plymouth, 1,7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> d. Bristolkanalen exl. Gloucester, 1,4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> d. Cardiff alt pr. 304 lbs Havre, til Sydsverrig er betalt 18 Mark pr. 2000 Klid, til Danmark 19/20 Mark pr. 2000 Kilos Klid.

Königsberg noteret til Danmark 15/16 Mark pr. 2500 Kilos Rugbasis, 45 Pf. pr. 50 Kilos Klid, til Hangø betalt 6<sup>1</sup>/<sub>2</sub> M. pr. Ton Meel.

Danzig noteret til Danmark 42<sup>1</sup>/<sub>2</sub> à 45 Pf. pr. 50 Kilos Klid, til Sydsverrig 42<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Pf. til Stockholm 49<sup>1</sup>/<sub>2</sub> à 50 Pf. pr. 50 Kilos Klid. Kulfragterne fra Storbritanniens Østkyst fremdeles lave og noteres uforandrede som sidst.

Sejlskibstrafiken er paabegyndt paa Østersøen, der er sluttet fra Danzig til Danmark 45 Pf. pr. 50 Kilos Klid og 15

\*) Alt pr: 320 lbs. Havre.

Mk. pr. 2500 Kilos Rugbasis og fra Königsberg til Danmark 50 Pf. pr. 50 Kilos Klid og 16/17 Mk. pr. 2500 Kilos Rugbasis, Markedet er ellers meget flovt og Tilbudet af ledigt Skibsrum er forholdsvis større end Forbruget, saa en yderligere Nedgang i Fragterne er at vente i April Maaned.

Trælastmarkedet er ikke undergaaet nogen Forandring siden vor sidste Beretning og en Del Skibe ere i den forløbne Uge fragtet til de samme Rater som sidst noteredes.

D'Hrr. **N. Johansen & Dahl, Liverpool**, meddele os under 24 Marts:

Fragtmarkedet er gennemgaaende flovt med lavere Noteringer i flere Retninger.

Følgende Fragtslutninger for Sejlskibe rapporteres i forløbne Uge.

Cardiff til Rio Janeiro 15/—, Santos 17 9, Bahia, Pernambuco 12/6; Newport til Cape Town 12/9; Greenock til Quebec 4/—, Ayr til Vera Cruz 12/—.

Rayverte til Vestengland 42/6, Miramichi 45/—. Savannah & c. 2/6 à 3/— og 3 9 à 4/3; Pitch Pine fra Gulfhavnene 93/9 à 100/—; Logwood fra Jamaica 30/—; Korn fra River Parana 24/—, Vestkysten til Kanalen for Ordre, Salpeter eller Korn 26/3; San Francisco 25/—; Calcutta 27/6; til Dundee 26,3.

For Dampskibe sluttedes fra Cardiff til Donaufoden 8/—, Malta 4,9, Port Said 5/9, Venedig 7/—, Las Palmas 6/9, Genoa 6/—, Reval 5/—, River Plate 11/—; Newcastle til Stockholm 4 3, Landsrona 4 3, Helsingborg 4 1 1/2, Nordcap 4/3.

Odessa til U. K. Cont. 9/ à 9 9; Kjøbenhavn 10/6; Sebastopol 9,6, Sulina 10 6, Azoff 13/—, Donau 11 3, Carthagenas 8/3 à 8,6, Ergasteria 8/ à 8/3, Renisaf 8 7 1/2.

**Vor Korrespondent i Newcastle o/ Tyne** meddele os under 24. Marts:

Fragtmarkedet har i denne Uge været flaut i alle Retninger. Der er forholdsvis faa Kulfragter for Østersøen for prompt, og som Følge heraf have Rederne i enkelte Tilfælde maattet gøre yderligere Indrømmelser for disponible Baade. Udfragter til Middelhavet ere uforandrede. — Returfragter fra Sortehavet ere faldne yderligere, Ertshavne og det øvrige Middelhav ere ligeledes flove. Blandt Befragtingerne nævnes:

Tyne, Blyth eller Wear til Helsingborg 1500 4 1 1/2. Swinemünde 2500 4/ do. 1150 4/6 Kul. 6/6 Coke Stettin 1550 4/3. Memel 1300 4 1 1/2, Reval 1500 4/3, Nord Norge 1300 4/3, Grimsby til Gefle 1600 4/, til Neufahrwasser 1200 4/. Warkworth til Holtenua 1500 4/9 Tyne Blyth eller Wear til Bilbao Coke 5/6 à Kurs 48 d, Lissabon 1350 5/1 1/2, Sevilla 1450 6/6 noteret Kurs Barcelona 1500 8 4 1/2 à Kurs 48 d. Genua 2000 5/6 Palermo 1500 6/, Odessa 3200 5/, Port Said 2500 5/6, Alexandria 2100 5/6, Algiers 1800 5,6, Gefle—London 500 stds. 22/ D. B. Nedre Botten til Dunkirk 33 frcs. D. B. 1/3 b., Nord Botten til Dunkirk 35 frcs. do. do., Hernøsand—Amsterdam 600 stds. 23/— D. B. Rafsø—London 600 stds. 22/— D. B., Archangel—London 41/3 D. B., Odessa—L. H. A. R. 9— option Kjøbenhavn 10/6 prompt, Nicolaieff, Vavaroffka—Bergen Kjøbenhavn

## Efterretninger for Søfarende.

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

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

**Nordseen.** Den 20de Marts 1894 er Fyrskibet i *Thyborøn-Kanal* igen udlagt. Det ligger 900 Alen V. for den Ø-lige Indsejlings-Banke.

**Smaalands-Farvandet.** Den 24de Marts 1894 er Vintermærket ved *Kirkegrund* ombyttet med Klokketønden.

**Østersøen. Falster S.** Den 22de Marts 1894 er Vintermærkerne paa S-Siden af *Kroghage-Dyb* ombyttede med Klokketønderne.

**Sjællands Ø-Kyst.** Den 21de Marts 1894 er Vintermærket ud for *Bøgestrøen* ombyttet med Klokketønden.

### Østersøen, Sundet og Lille Belt.

**Sverig.** Fyrskibet „*Utgrunden*“ udlagt. Den 21de Marts 1894 er ifølge Telegram fra Lodskaptajnen i *Kalmar* Fyrskibet »*Utgrunden*« igen udlagt paa Station.

**Stockholm Skjærgaard.** Den 17de Marts 1894 ere Lystønden ved *Stålbådan* og Tønden ved *Södergrunden* uden for *Sandhamn* udlagte.

**Udlægning af Fyrskibe.** Den 25de Marts 1894 antages Fyrskibet »*Kopparstenarne*« at blive udlagt paa Stationen N. for *Gotska Sandön*.

Omtrent den 1ste April 1894 antages Fyrskibene uden for *Stockholm* Skjærgaard og i den S-lige Del af *Bottniske Bugt* at blive udlagte.

**Rusland. Libau.** Fyret paa *Libau* S-lige Molehoved er igen tændt.

**Tydskland. Neufahrwasser.** I Slutningen af Marts 1894 udlægges Sommersmærkerne ved *Neufahrwasser*.

Den 19de Marts 1894 fyttes Tidssignalet i *Neufahrwasser* fra det gamle Lodstaarn til det nye Fyrtaarn.

**Kieler-Fjord.** Lystønden, Fløjtetønden og Klokketønden i *Kieler-Fjord* ere igen udlagte.

Fra den 9de til 14de April 1894 afholdes Sømineøvelser i *Wicker-Bugt*. Øvelsespladsen begrænses mod V. og N. af Kysten fra *Vossbrooker Skovs* S-Ende til *Friedrichsori* Lasaret, mod S. og Ø. af gule Tønder med rødt Flag.

Pladsen er spærret for al Sejlads.

### Kattegat og Skagerak.

**Vrag i Skagerrak.** Den 23de Marts 1894 passerede Dampskibet »*I. C. Jacobsen*« paa Ruten mellem *Hirshals* og *Hanstholm* et Vrag med Bunden opad. 57° 20' N. Br. 9° 7' Ø. Lgd.

### Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Tydskland. Fyrskibet „Eider“ udlagt.** Den 11te Marts 1894 er Fyrskibet »*Eider*« igen udlagt paa sin Station.

**Elben.** I Løbet af Marts 1894 ombyttes Vintersmærkerne i *Elben* med Sommersmærkerne.

**Jade.** Spidstønden, som var udlagt i Stedet for den elektriske Lystønde for at afmærke Kablet i *Aussenjade*, er ind-dragen.

I *Jade* er Afmærkningen igen i Orden.

Fra den 1ste April til 1ste December 1894 afholdes Skydeøvelser fra Skib i *Jade*. Skydepladsen ligger mellem Tønde 16 og 18, Skudretningen er mod Ø. og begrænses af en Linie mod N. fra Tønde 16 og mod S. fra Tønde 18. Skiver ere udlagte ud for Tønde 16 og 17 uden for Hovedfarvandet, der er frit for Sejladsen.

Øvelsespladsen er spærret for al Sejlads. Naar der skydes, ligge Dampere ude, der om Dagen føre rødt Flag, om Natten en rød over en hvid Lanterne. Deres Anvisninger skulle ubetinget følges.

Fra den 1ste April til 1ste December 1894 afholdes Sømineøvelser i *Jade*. Øvelsespladsen ligger i *Vareler Tief*, S. for Tønde 24, og er afmærket med fire Bøjer med røde Flag. Pladsen er spærret for al Sejlads. Naar Øvelser foretages, ligge Dampere ude, der om Dagen føre rødt Flag, om Natten en rød over en hvid Lanterne. Deres Anvisninger skulle ubetinget følges.

**England. Fyrskibet „Goodwin“.** Paa Fyrskibet »*Goodwin*« er Taagesignalet nu forandret. Det giver hver Minut en høj Tone efterfulgt af en dyb Tone. Hver Tones Varighed 2 1/2 s., Pause 2 1/2 s.

**Gull stream.** En rød og hvid lodret stribet Tønde med Cylinder som Topbetegnelse er i 23 Fod Vand udlagt ved Ø-Kant af Grunden, som har dannet sig V. for *Gull Tønde*, fra *Gull Tønde* i S. 51° V., 9 1/2 Kbl., fra N. *Brake Tønde* i S. 60° Ø., 9 1/2 Kbl. og fra *Middle Brake Tønde* i N. 40° Ø., 2 1/3 Kml.

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

**Frankrig. Vergoyer.** Ved N-Enden af *Vergoyer* ere to Lystønder udlagte:

1. En rødmalet Tønde, der viser grønt Lys, fra Kap *Alprecht Fyr* i S. 60° V., 11,3 Kml. og fra *Haute Banc Fyr* i N. 39° V. 50° 36' 15" N. Br. 1° 17' 55" Ø. Lgd.
2. En sortmalet Tønde, der viser rødt Lys, fra Kap *Alprecht Fyr* i S. 56° V., 11,1 Kml. og fra *Haute Banc Fyr* i N. 37° V. 50° 35' 45" N. Br. 1° 19' 45" Ø. Lgd.

Man maa ikke ubetinget stole paa disse Tønder.

Den røde Tønde, som laa 1 1/2 Kml. N. t. Ø. 1/2 Ø., og den sorte Tønde, som laa 1 1/2 Kml. SV. 1/2 V. fra den sidstnævnte Lystønde, ere begge inddragne.

**Kap Grisnez SV.** Den rød og sort vandret stribede Fløjtetønde, som laa 2 1/2 Kml. S. 34° V. fra Kap *Grisnez Fyr*, er bortdrevet og udlægges ikke mere. 50° 50' N. Br. 1° 32' 50" Ø. Lgd.

**England. Portsmouth harbour.** Ved Indløbet til *Portsmouth harbour* ere følgende Forandringer i Afmærkningen af Yderbarren foretagne:

*Boyne* Spidstønde, der var grøn. er nu sort. 50° 46' N. Br. 1° 5' V. Lgd.



12/— prompt, Eupatoria—Reval Riga ell. Pernan 13/— April. Küstendje/Varna—U. K. Cont. 9/6 hvis Lastning begge Pladser 10/6 prompt., Sulina—Rotterdam 10/6 prompt, Donau—Antwerpen 11/3 prompt, Taganrog—Amsterdam 11/6 prompt, Novorossisk—U. K. Cont. 10/— prompt. Bilbao—Tyne 5/3 til Middlesbro 5<sup>1</sup>/<sub>2</sub> til Stockton 5/6 til Antwerpen 6/— Carthagena til Tyne 8/3 til Stockton 9/— Egasteria til Middlesbro 7/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> til Antwerpen 8/6. Elba til Glasgow 7/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub>. Ismid og Smyrna til London 3400 tons £ 1700, Smyrna til Hull ell. Leith 10/—, Cagliari til Antwerpen 13<sup>1</sup>/<sub>2</sub> frcs.

D'Hrr. Funch, Edye & Co., New-York, meddele under den 16. Marts:

I den sidst forløbne Uge ere Udsigterne for Dampskibs-Fragtmarkedet bleve ungunstigere, og man maa øjensynlig fremdeles være forberedt paa en Tilbagegang i de forskellige Retninger af vor Eksport-Forretning. Til Trods for de nuværende lave Priser, viser det europæiske Marked Utilbøjelighed til at købe vore Brødfrugter, og de faa spredte Ordre som indløbe, ere kun lige tilstrækkelige til at vedligeholde saavel Partraterne som Raterne for hele Ladninger. For senere Afskibninger er der ligeledes kun meget ringe Begær og der synes i Øjeblikket at være Udsigt til et ikke ringe Tilbud af Dampskibs-Tonnage i den nærmeste Fremtid.

Vort Sejlskibs-Marked vedbliver at være stille, uden dog at vise nogen særlig Forandring i Raterne med Undtagelse af Petroleumsfragterne til Østen, hvilke lide meget under den

vedholdende Nedtrykkelse af Sølv-Værdien. Befragtninger i denne Retning kunne kun gennemføres ved Redernes Eftergivenhed med Hensyn til Fragterne, og vi maa i Dag meddele, at der er fragtet til Japan til 14 cents og til Java til 16 cents, i begge Tilfælde første Klasses Jernskibe, hvilke Rater ere ualmindelig lave.

Der er betalt følgende Rater:

#### Korn.

New-York til Lissabon 3/6, Bilbao 3/6.  
New-York til Cork f. O. 3/3.  
New-Orleans til Storbritanien eller Kontinentet 13/.

#### Bonuld.

Galveston til Liverpool eller Bremen 38,6 d.  
Galveston til Storbritanien eller Kontinentet 39.  
Virginia til Rotterdam 28/.

#### Petroleum.

New-York til Alexandria 12 cents, Buenos-Ayres 16 cents, Pernambuco 18 cents.  
Philadelphia til Sicilien 12 cents.  
Philadelphia til Liverpool 2/9 d.  
New-York til Zanzibar 20 cents.  
New-York til Yokohama 14 cents.  
Philadelphia til Calcutta 13 cents.

Knoll sorte Spidstønde er flyttet. Den ligger nu fra Southsea castle Fyr i S. 6° Ø., 4<sup>3</sup>/<sub>4</sub> Kbl. og fra Spit Fort Fyr i Ø.

**Portland.** Ved Portland udføres følgende Havnearbejder:  
1. En Mole bygges tæt ved *Bincleave rocks* i SØ.-lig Retning. Inderenden ligger 1,000 Alen SV. for Flagstangen ved *Nothe Coast-Guard*.

Under Opførelsen er Molens Yderende mærket med røde Tønder og med et Fyrskib, som viser to røde Balloner og to røde Fyr, lodret for hinanden. Taagesignal gives med Klokke.

Det er forbudt at ankre inden for 1 Kbl. Afstand fra Tønderne, og at passere mellem dem og mellem Fyrskibet og *Bincleave rocks*.

2. Imellem Yderenden af denne Mole og Portland Bølgebryders Hoved bygges elve Pælekonstruktioner i 300 à 370 Alens indbyrdes Afstand; den første er 300 Alen fra Molen og den elvte 300 Alen fra Bølgebryders Hoved.

Under Opførelsen ligge Skibe paa disse Pælekonstruktioners Plade, indtil de ere tilstrækkelig højt over Vandet. Skibene vise to hvide Balloner eller to hvide Fyr lodret for hinanden. Naar Skibene inddrages, vises de hvide Fyr fra Pælekonstruktionen. Taagesignal gives fra hvert Skib med Klokke. Man maa ikke tage Skibene klos.

Foreløbig kan man passere mellem Pælekonstruktionerne og mellem den første af disse og Molen fra *Bincleave rocks*.

Den 15de Juni 1894 forandres det røde, faste Fyr paa N. Enden af Portland Bølgebryder til et kraftigt, rødt Blinkfyr, der hver 5 Sekunder viser Et Blink. Synsvidden: 13 Kml. Nærmere Meddelelse senere.

#### Nordlige Atlanterhav.

**Frankrig. St Nazaire.** Fyret, som til Forsøg er tændt paa Baaken ved *Morées*, er formærket fra S. 71° V. til N. 50° Ø.

**Loire.** Det er forbudt Skibe, som stikke over 10 Fod, at ankre ovenfor Grunden *Nazaire* i Vinkelen mellem de to Linier, Fyret paa den S.-lige Dæmning ved Indløbet til Bassinet overet med Tønden ved Grunden, og Fyret *Ville-ès-Martin* overer med Fyret paa den gamle Mole. Det er dog tilladt Skibe, som ankomme ved Højvande eller med faldende Vande før Portene ere lukkede, at ankre, naar de strax derpaa gaa ind i Bassinet; men ligge de der efter Portenes Lukning, maa de strax skifte Ankerplads.

Den nævnte Tønde er til Forsøg en Lystønde, som ligger

c. 2 Kbl. S. 80° Ø. fra det røde Fyr ved den S.-lige Yderende af Indløbet til Bassinet.

Klokketønden, som laa c. 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Kbl. SSØ for Fyret *Ville-ès-Martin*, er ombyttet med en sortnalet Lystønde, som viser rødt Lys.

**Spanien. Kap Villano.** Forsøgene med det elektriske Fyr paa Kap *Villano* skulle være begyndte den 19de Februar 1894.

**Kap Verdes Øer. St. Vincent.** Paa V.-Pynten ved *San Pedro* Bugt skal der tændes et hvidt Blinkfyr, som hver Minut giver fire eller fem Blink. Flammens Højde: 170 Fod. Synsvidden: 16 Kml.

Fyrtaarnet bliver en firkantet Stenbygning med hosliggende Fyrmesterbolig. 16° 50' N. Br. 25° 5' V. Lgd.

#### Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**Frankrig. Toulon.** Det hvide faste Fyr paa Fyrskibet *Banc de l'Anc* skal ombyttes med to grønne Fyr.

Fyrskibet skal senere ombyttes med en Baake.

**Siciliens Ø.-Kyst. Murro di Porco** Fyret paa Kap *Murro di Porco* er igjen i Orden.

**Østerrig-Ungarn. Puntadura** Den 15de Marts 1894 er *Lucina* hvide, faste Havnefyre forandret til et rødt, fast Fyr. Synsvidden og Lysvinklen ere uforandrede.

De to Fyr, lodret for hinanden, paa Øen *Puntadura* lyse over 192°, fra N. 28° V. gennem V. og S. til S. 40° Ø.

**Ægypten. Alexandria.** Baaken paa Klippen *El Kot* er igjen opført. 31° 10' 15" N. Br. 29° 49' 20" Ø. Lgd.

I Yderhavnen er et Vrag afmærket med en Tønde. 31° 11' 10" N. Br. 29° 52' 5" Ø. Lgd.

#### Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida.** Det forreste Ledefyr, som leder gennem Renden fra *Apalachicola bay* til *Apalachicola*, vises midlertidig fra en Pæl, der staaer ved den ødelagte Baake.

**Louisiana.** Den 20de Marts tændes et midlertidigt, hvidt, fast Fyr paa N.-Siden af *Timbalier island* 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Kml. fra Ø.-Enden og 1/2 Kml. S. 56° V. fra det ødelagte Fyrtaarn. Flammens Højde: 30 Fod. Det vises fra en sort, firkantet Baake

#### Karantænebestemmelser m. m.

**Norge.** — De belgiske Provinser *Hainaut* og *Limburg* ere erklærede for fri for Kolera.

**Spanien.** — Skibe fra *Tripolis* og fra *St. Trond* i Belgien og 85 Kml fra disse Steder gives fri Praktika.

#### ABONNEMENTSPRISEN

er 1 Kr. 50 Øre pr Kvartal, foruden Postpengene. Enkelte Numre 20 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 19, St. 11—8 og Holsteinsgade 9, Ø., hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres.

Bladet omdøles ved Postvæsenets Foranstaltning.

#### AVERTISSEMENTSPRIS:

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

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER FREDAG.

Nr. 28.

Kjøbenhavn, Fredag den 6. April 1894.

1. Aarg.

INDHOLD: Skibsfarten i 1893. — Fiskeri-Statistik, Februar 1894. — Ulykken i »Brandenburg«. — Søulykker i Februar 1894. — Generalforsamlinger. — Havarier og Forlis. — Fra Sø og Land. — Skibsefterretninger. — Fragtberetninger. — Efterretninger for Søfarende.

## AXEL E. AAMODT,

18, Kongens Nytorv 18.

Grundlagt 1857. Telefon 106.

Lager

af

Kontorartikler.

Fra Aktiebolaget **Bofors & Gullspång** i Sverrig leverer jeg paa Bestilling **større og mindre Gjenstande i**

### støbt Staal, saasom:

Skibsstævne,  
Skibsskruer,  
Roerrammer,

Stempler,  
Krumtappe,  
Ambolte,

Tandhjul,  
Ankere,  
etc. etc

Støbt Staal fra Bofors-Gullspång er smeddeligt samt i Styrke og Sejghed fuldt jævnførligt med det bedste smeddede Staal af tilsvarende Haardhedsgrad.

Kjøbenhavn.

Jørgen Jensens Efterflgr.



isolering (Kieselguhr, Filt m. m.)  
paa Kjedler, Damprør m. m.



Telefon 1268.  
Telegr.-Adr. Nilsson 167.

## Carl Nilsson,

Amaliegade 37,  
Kjøbenhavn K.

Lager af Olier og Maskin-Artikler.

Leverandør  
til de fleste danske Damp-  
skibsselskaber.

## Cacaopulver

af god Kvalitet kjøbes billigere  
end i Udlandet paa

Brødr. Tychsens

Fabrikslager

ved Chr. C. Tychsen

Lille Kannikestræde 3,  
Kjøbenhavn K.

Sendes frit til danske Havne.

## Ankere & Kjæder Tougværk og alle Skibs-Inventarier

anbefales fra Lager.

John Forbæch,

St. Annæ Plads 19 & 21.

## Anders Nielsen,

Fredericiagade 27.

Største Lager

af

☞ **Fedevarer.**

## Masons Reductionsventiler.

A. B. Reck,

Gøthersgade 155, Kjøbenhavn K.

## Dansk Søforsikring for Løsøre,

oprettet 1876,

tegner Forsikring paa Søfolks Effekter  
med danske Skibe.

Præmien er for en Forsikring paa 100 Kr.: 1 Aar 4 Kr.,  
6 Maaneder 3 Kr., 3 Maaneder 1 Kr. 50 Øre samt Policepenge  
50 Øre.

Forsikringer tegnes paa Selskabets Hovedkontor, St. Annæ-  
plads 13, fra 11—3 og hos Selskabets Agenter i de større  
Havne-Provindsbyer.

## Dampskibsselskabet „Thingvalla“.

Kjøbenhavn—New York

anløbende Kristiania og Kristianssand.

Forandring forbeholdes.

Skibets Navn	Fra Kjøbenhavn	Fra Frederikshavn	Fra Christiania	Fra Christianssand	Fra New York
Hekla . . . . .	10. April	11. April	12. April	13. April	5. Maj
Amerika . . . . .					14. April
Norge . . . . .					21. —
Island . . . . .	24. —	25. —	26. —	27. —	19. Maj
Thingvalla. . . . .	8. Maj	9. Maj	10. Maj	11. Maj	2. Juni

Passagerer indskrives og Jernbanebilletter til alle Pladser i Nordamerika erholdes paa Selskabets Passagerafdeling,  
Larsens Plads

Gods og Pakker bedes anmeldt hos Ekspeditionen, Larsens Plads. Pakker modtages endvidere paa alle Post-  
kontorer i Danmark.

# „Dansk Søfartstidende“

begyndte den 1. April et nyt Kvartal. Bladet bringer Artikler om alle i Forbindelse med Skibsfarten og Fiskeriet staaende Forhold og følger alle Bevægelser paa Søfartens Omraade her hjemme og i Udlandet; det bringer ugentlige Beretninger om Fragtforholdene gennem Meddelelser fra London, Liverpool, Newcastle o/ Tyne, Lübeck, New-York og Kjøbenhavn; det indeholder Søkortarkivets „Efterretninger for Søfarende“.

„Dansk Søfartstidende“ bringer en ugentlig Oversigt over danske Skibes Bevægelser, støttet paa Meddelelser fra de fleste danske Damp- og Sejlskibs-Rederier; endvidere udførlige Meddelelser om Nybygninger, Havarier, Forlis. Det bringer en ugentlig Beretning om Forhyringsforholdene, maanedlige Meddelelser om Fiskeeksporten og Fiskehandelen, Oversigt over de meteorologiske Forhold m. m. m.

„Dansk Søfartstidende“, Organ for Søfarten og Fiskeriet, fremtræder tillige som Efterretningsorgan for Skibsfarten og bringer gennem sine talrige Forbindelser i Ind- og Udland udførlige og paalidelige Meddelelser om alle Søfartsforhold.

Abonnement for April Kvartal 1894 à 1 Kr. 50 Øre foruden Postpenge, tegnes paa alle kgl. Postkontorer og Brevsamlingssteder, i alm. dansk Skibsførerforenings Kontor, St. Annæ Plads 13, K, fra 11—3, i Redaktionen, Holsteinsgade 9, Ø, og hos Fuldmægtig Westrup i det forenede Dampskibsselskabs Skibsinspektion. Dansk Søfartstidende egner sig fortrinligt til Annoncer, der ønskes udbredte i alle Søfartskredse i Ind- og Udland.

Annoncer modtages ovennævnte tre Steder og i Triers Bogtrykkeri, Bredgade 32, K.

## Maskinisteksamen.

Maskinisteksamen afholdes ved Søværnets Skole for Skibbygning og Maskinvæsen paa Orlogsværftet i Kjøbenhavn og begynder den 4de Maj.

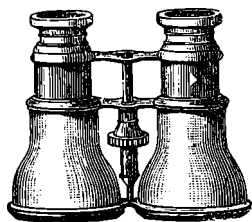
De, der agte at indstille sig til Eksamen, have derom at indgive en egenhændig skreven Begæring til Undertegnede inden den 16de April, indeholdende Oplysning om den Paagældendes fulde Navn, Fødested, Fødselsdag, Aar og Adresse samt hans Betegnelse i Udskrivningsvæsenets Ruller, ledsaget af Modenhedsbevis og Værkstedbeviser.

Forsaauidt den Paagældende tidligere har været indstillet til nævnte Eksamen, skal dette angives i Begæringen.

Examinanderne skulle møde den nævnte Dag Kl. 8 Formiddag, medbringende Tegnerskaber, Maalestok med engelsk Maal og Logaritmetabeller.

Orlogsværftet, Kjøbenhavn, C, den 1ste April 1894.

**A. H. M. Rasmussen,**  
Underdirektør,  
Formand  
i Eksamenskommissionen.



**H. E. Holst's**

Efterfølger,

**Hans Lissberg,**

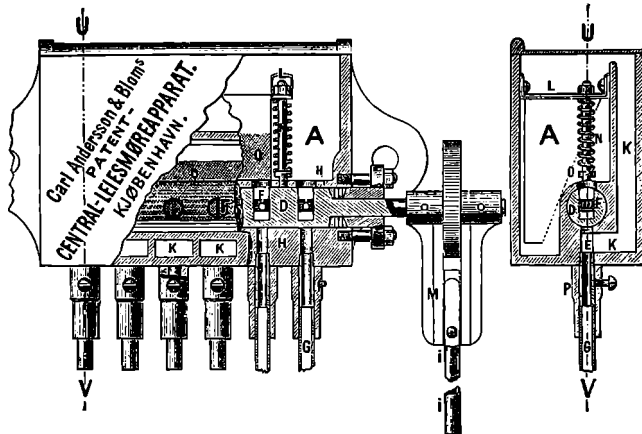
Uhr- og

Instrumentmager.

D'Hrr. Maskinmestres Opmærksomhed henledes herved paa Firmaet

**CARL ANDERSSON & BLOMS**  
anerkjendte automatiske

„Central Lejesmøreapparat“.



I Løbet af 4 Aar afsat 3000 Apparater. Garanti 10 Aar.

**Foreningen til Søfartens Fremme.**

Den ordinære Generalforsamling afholdes Fredag den 13. April 1894 Kl. 3 Eftm. i Foreningens Lokale, Holmens Kanal 18, Stuen.

Regnskabet for 1893 aflægges til Godkendelse.

Aarsberetning afgives.

Valg af 4 Bestyrelsesmedlemmer i Stedet for Etatsraad Alfr. Hansen, der er afgaaet ved Døden, og de 3 efter Tur fratrædende, Kontorchef Ortman og Kommandørerne Jacobsen og Jespersen.

Valg af 2 Revisorer.

Bestyrelsen.

**Dahlstrøm & Lohmann.**

Maskinbyggeri og Kjødelsmedie.

Grundlagt 1866.

Telefon 1708 (Sømandshjemmet).

Kjøbenhavn C. Christianshavns Kanal 6.

Særlig bekvemt beliggende med Bolværk til Kanalen udfor Wilders Plads for Udførelsen af alle Arter af Skibsarbejde.

Reparation af Skibsmaskiner og Kjødler

udføres hurtigt.

## Maskinpasserprøven.

Maskinpasserprøven afholdes ved Søværnets Skole for Skibbygning og Maskinvæsen paa Orlogsværftet i Kjøbenhavn og begynder den 4de Maj.

De, der agte at indstille sig til Prøven, have derom at indgive en egenhændig skreven Begæring til Undertegnede inden den 16de April, indeholdende Oplysning om den Paagældendes fulde Navn, Fødested, Fødselsdag, Aar og Adresse samt hans Betegnelse i Udskrivningsvæsenets Ruller, ledsaget af de fornødne Værkstedbeviser og eventuelt Søfartsbeviser.

Forsaauidt den Paagældende tidligere har været indstillet til nævnte Prøve, skal dette angives i Begæringen.

Examinanderne skulle møde den nævnte Dag Kl. 8 Formiddag.

Orlogsværftet, Kjøbenhavn, C, den 1ste April 1894.

**A. H. M. Rasmussen,**  
Underdirektør,  
Formand  
i Eksamenskommissionen.

**Magasin**  
**français,**

2, Ny Østergade 2.



**Pariser-Fodtøj.**

Største Lager

i Norden.

## Skibsfarten i 1893.

Vi gengive nedenfor det Afsnit i den af Grosserer-Societetets Komité udgivne Handelsberetning for Aaret 1893, der omhandler Skibsfarten:

Det er ikke noget livligt Billede, der drager forbi Ens Erindring, naar man tænker tilbage paa Skibsfarten i 1893. Tværtimod maa man søge efter de enkelte Øjeblikke, hvor der et eller andet Sted i Verden har været saadant Liv i Forretningerne, at Skibene kunne siges at have haft en Fragtkonjunktur. Det er overalt gaaet saa roligt og jævnt til, at Fragtspekulanterne ikke have haft Mod til at virke, men have overladt Befragtere og Bortfragtere at enes om Raterne, naar Afskibningsterminerne kom, og derfor er der næsten intet Steds, hvor der paa Terminer tilbødes udover meget lave Rater, ligesom der i Afskibningsperioderne næsten altid tilbødes lavere Fragter for senere Terminer end gangbart var pr. straks.

Intet Steds hævdede Fragterne sig til en Højde, der er værd at nævnes, og selv, naar Begivenheder indtraf, som man skulde tro maatte influere stærkt paa de lokale Fragtmarkeder, var der dog ingen Forandring af Betydning at mærke. —

I vore Farvande gik Aaret ind med en usædvanlig streng Vinter, der allerede var begyndt i December, og som den 11te Januar lukkede Passagen gennem Sundet og inden ret længe ogsaa gennem Bælterne, saa Østersølandene vare søværts afskaarne fra Omverdenen indtil den 8de Marts, da de første Dampskibe passerede Drogden. Nordfra kom de første Dampskibe ind til Kjøbenhavn den 6te Marts, efter at det den 4de og 5te Marts havde blæst en N. V. og nordlig Storm med norden Strøm.

Man skulde nu efter gammel Regel have troet, at der maatte blive en Del at gøre for Skibene, efter at Eksportpladserne i Østersøen havde været lukkede saa længe; men det slog fejl. Dels have Lagrene vel ikke været store, dels have Jærnbannerne afhjulpet Savnet af Skibsfarten, saa, da Skibene kom igennem Isen, fandt de, i Stedet for et livligt Fragtmarked, et af Tonnage stærkt overfyldt Marked, hvor den ene slog Fragterne ned for den anden og kun de Skibe, der vare sluttede paa Forhaand, fik nogenlunde Ekspedition, medens de andre maatte vente.

I Vinterens Lob var der for mange Baade sluttet pr. f. aa. V. fra Pillau til Kontinentet 1 sh. 6 d. eller Rouen 1 sh. 9 d. pr. 500 lbs Hvede og fra Libau 1 sh. 3 d. à 1 sh. 1½ d. pr. 320 lbs. Havre eller 22 fr. pr. 1000 Ko. Hør og Hamp til Kontinentet; men de Baade, der kom ubefragtede frem til Libau, maatte nøjes med 10½ d. for Havre og 17 fr. for Hør og Hamp, og deres Antal var ikke ringe, idet Libau forblev blokeret af Is længe, efter at Sundet var isfrit, saa at der, da Isen endelig blev brudt, kom 45 Dampskibe ind i Havnen paa en Gang.

Hvilket Tab denne tidlige og pludselige Vinter har forvoldt vore Dampskibsrederier lader sig let tænke; thi de fleste af vore Baade laa enten paa Ladestederne i Østersøen eller vare lige afgaaede der fra med den sidste Ladning for Aaret 1892, saa de bleve indefrosne med Ladning om Bord, kunde ikke melde sig til Ristorno og

maatte holde Mandskab om Bord i to lange Maaneder, uden at se en Øres Indtægt. Ja, tværtimod, Isforhold bringer altid Ekstraudgifter, enten i Form af Havarier eller, som Tilfældet var med flere af vore Baade i Vinter, i Form af Indisningsomkostninger.

Det var saaledes for Østersøfartens Vedkommende paa den sørgeligste Maade, at det nye Aar begyndte, og efter at den første Flaade var ekspederet fra de faa Østersøhavne, der vare tilgængelige, var Fragtmarkedet saa bart, at vore Dampskibe allerede i Slutningen af Marts Maaned maatte ty til at løbe ballastede efter Kul, hvorfor betaltes 5 sh. pr. Ton til Kjøbenhavn og 4 sh. 6 d. til Swinemünde, medens vore smaa Dampskibe ligefrem maatte lægge op af Mangel paa nogen som helst Beskæftigelse i Østersøen.

For Sejlskibene i vore Farvande gled Vinteren bedrene, idet disse i daarlige Tider næsten altid søge at være hjemme ved Juletid, og da dette var lykkedes for de fleste i Aar, led Sejlskibsflaaden ikke saa stærkt under Vinteren som Dampskibene.

Næst efter det store baade direkte og indirekte Tab, som den lange Isvinter foraarsagede vore Dampskibsrederier, maa nævnes de langvarige Striker paa Kulpladserne, der ikke alene bragte store Tidstab, hvilket for Skibe er ensbetydende med Pengetab, men tillige generede Rederne overordentlig i at disponere forud for Baadene. Det er nemlig ikke ualmindeligt, at Befragteren reserverer sig Ret til at annullere Certepartiet, hvis Dampskibet ikke er ankommet til Ladestedet inden en vis Tid; men da han tillige ikke behøver at erklære, om han vil annullere før ved Skibets Ankomst, er det altsaa tvunget til at afgaa til Ladestedet, selv om Annulleringsdatoen allerede er overskreden. De lange Ophold paa Kulpladserne, som Strikerne bragte Dampskibene, foraarsagede oftere, at de kom i ovennævnte Situation og maatte løbe til den Plads, hvorfra de vare sluttede, for ved Ankomsten at faa Certepartierne annullerede. Deraf fulgte igen, at Skibene enten maatte tage hvilken som helst lav Fragt, der bødes paa Stedet eller paa ny forsejle til anden Ladeplads og saaledes fik Udgift paa Udgift og Tab paa Tab.

Allerede i April Maaned udbrød den store Havnestrike i Hull, der førtes med stor Voldsomhed, men som egentlig kun generede de derpaa regelmæssig farende Dampskibe; men den 28de Juli udbrød der Strike paa de engelske Kulpladser, og den generede Skibsfarten meget betydeligt, ikke alene ved langsomme Ekspeditioner paa selve de strikende Steder, men ogsaa derved, at de skotske Kulpladser oversvømmedes med Sejlskibe og Dampskibe, saa at Ekspeditionerne der snart bleve uudholdelig langsomme.

Striken, der omfattede ca. 200,000 Mand, vedvarede i Midland til den 17de November og Turnen paa de skotske Kulpladser var da successive stegen til 2 à 3 Ugers Ophold paa Reden, før Dampskibene kunde komme i Dok. Uagtet dette Forhold for de fleste Pladsers Vedkommende i Firth of Forth bedredes betydeligt i Løbet af November Maaned, var der dog enkelte Steder, hvor Ekspeditionen vedblev at være overordentlig langsom. Ganske

vist fik Dampskibene et Ækivalent for Opholdet i Form af højere Fragter, idet der f. Eks. til Kjøbenhavn bødes 7 sh. à 7 sh. 6. d. pr. Ton Kul fra Firth of Forth samtidig med, at der fra Tyne kun betales 5 sh.; men det lange Ophold, Dampskibene led, var dog ubehageligt for mange Dampskibes Vedkommende, idet de fik en Østersøladning mindre ind paa Aarsregnskabet, end hvis alt var gaaet glat.

Fra Methil saa man medio November Fragterne hæve sig til 10 sh. pr. Ton Kul til danske Provinshavne.

Striken i Midland støttedes paa forskellig Maade andetshedsfra, idet der, foruden en Strike i Fifeshire, der udbrød den 20de August og varede til 4de September, ogsaa i Wales udbrød partielle Striker, der i hele August til medio September virkede højst skadeligt for Dampskibene, der ikke kunde sige sig fri for deres Certepartier og ikke kunde tiltvinge sig Ladninger, saa at de roligt maatte ligge og vente, indtil Minerne kunde ekspedere dem. I hvilket Omfang der tabtes Tid og Penge for Skibsfarten, kan bedømmes, naar man erfarer, at der alene ved Cardiff mod Slutningen af ovennævnte Periode var bunket ca. 75 store Dampskibe sammen, der laa i Turn og ventede paa Ladning.

Overalt paa Kulladningsstederne sagde Leverandører sig fri for deres Kontrakter paa Bunkerkul paa Grund af de engelske Striker, og Prisen paa denne for Dampskibene uundværlige Artikel steg meget betydeligt. Der betales f. Eks. til Tider 35 fr. i de franske Kanalhavne, 35 sh. i Harwich, 25 sh. paa de skotske Kystpladser, 24 sh. i Kjøbenhavn og i en enkelt Periode 20 sh. paa Tyne pr. Ton.

Aldrig saa snart var den store engelske Strike ophørt, før der den 24de November udbrød Strike i Skotland blandt the West Country Miners, og uagtet den ikke blev af saa lang Varighed, generede den dog vore danske Dampskibe, der passe for det skotske Marked, meget betydeligt, idet den netop omfattede flere af de Miner, der navnlig eksporterede til Danmark og Østersøen. — Fifeshire holdt sig dog udenfor denne Strike; men Tilløbet af Dampskibe til dette Distrikts Afskibningspladser blev, som Følge af, at de vestlige Ladesteder ikke kunde skaffe Ladninger, saa stort, at der i Begyndelsen af December laa nogle og tredive Dampskibe i Turn udenfor hver af Pladserne Methil og Burnthisland, og det samtidig med, at Afskibningerne derfra gik endnu trevnere fra Haanden end tidligere, idet Fifedistriktet sendte en Del af Produktionen til de strikende Distrikter. Som Følge af denne Strike overfyldtes snart de engelske Kulpladser med Dampskibe, der trykkede de i Forvejen lave Fragter yderligere ned og optog Turnen ved Minerne saaledes, at prompte Baade aldeles ikke kunde anbringes. Dampskibe, der f. Eks. vare fragtede fra Firth of Forth til Kjøbenhavn til 6 sh. 6 d., men annullerede Certepartierne formedelst Striken, udbøde sig forgæves fra engelske Pladser til 4 sh. 9 d.; men da de selv dertil ikke kunde finde Befragtere, maatte de returnere ballastede til Østersøen, hvor imidlertid Træpladserne og St. Petersburg vare lukkede af Is, saa de maatte nøjes med, hvad Reval, Riga, Libau og de preussiske Havne kunde byde dem, idet Havrefragterne fra Sverrig vare knappe og lave.

Har Kulstriker saaledes forvoldt vore Redere store Tab i det forløbne Aar, bragte Efteraaret paa et andet Omraade ogsaa store Skuffelser.

Efter at hele Vestevropa havde lidt under en usædvanlig tør Forsommer, der navnlig i Storbritannien, men ogsaa i Frankrig, Holland, Belgien og Vesttyskland affødte en daarlig Høst, medens Rusland og Donaulandene præsenterede sig med en god Høst, der endog, da Resultaterne laa rigtig for, viste sig at være en overordentlig stor Høst, da var, sige vi, Situationen netop saaledes, som vore Redere helst ønske den, og som al Tid tidligere har givet et godt Efteraar for dem. Da til med Nordamerikas Høst ikke var stor, skulde man have troet, at en livlig Forretning indenfor Europas Grænser maatte have udviklet sig til Efteraaret; men det slog sørgelig fejl, i det mindste i Retning af høje Fragter.

Hvorledes den europæiske Høst vilde fordele sig, var længe før Høsttid klart for alle, selv om man paa det Tidspunkt undervurderede Rusland noget, og Vestevropa begyndte derfor tidligt at trække Forsyninger til sig fra oversøiske Pladser og da navnlig fra United States, der endnu laa inde med store Beholdninger fra de to foregaaende Aars enormt store Høste. Derved dækkedes paa Forhaand en stor Del af den Manco, den nye Høst i Vestevropa vilde give, og Udsigterne til en Fragtkonjunktur fra Rusland formindskedes med hver Dag; dog udviklede der sig alligevel om Efteraaret en saa livlig Forretning fra Rusland og da navnlig fra Sortehavet og fra Donau, at Fragterne maatte være kommet ganske anderledes i Vejret, end de kom, naar der andet Steds fra og da navnlig from the East, havde været større Begær efter Skibe, end der var, eller med andre Ord, hvis Europa ikke havde været saa overfyldt med Tonnage, som det var.

De Lande, der bleve ramte af Tørken i Forsommeren, fik tillige en saa slet Høst af Hø, at de bleve nødt til at forsyne sig andet Steds fra efter en stor Maalestok, og der udviklede sig derfor i denne Vare en enorm Forretning baade fra oversøiske Pladser og fra Østeuropa, navnlig til Frankrig og Storbritannien, hvilket hele Efteraaret igennem hjalp godt til at give Dampskibene Laster.

Efter at Farten fra Rusland i Efteraaret 1891 og Foraaret 1892 havde været hæmmet stærkt ved de forskellige russiske Udførselsforbud af Kornvarer og Foderstoffer, havde man haabet paa ikke at møde nye Hindringer for Skibsfarten i Aar fra den Kant; men de udeblev dog ikke. I Slutningen af Juli Maaned forhøjede den tyske Regering Indførselstolden paa russiske Kornvarer 50 pCt., og da Rusland i Forvejen var uheldigere stillet i Retning af Korntold i Tyskland end andre Lande, blev Forskellen nu saa stor, at Salg fra Rusland til Tyskland af Kornvarer næsten umuliggjordes. Rusland besvarede denne Toldkrigs-erklæring med forskellige Forhøjelser paa Indførselsvarer, der atter formindskede Godstransporterne, og med et Tillæg i Skibsafgifterne for tyske Skibe, der besøgte russiske Havne. Tysk Flug maatte derefter betale en Afgift af 2 Rubel pr. Læst i Kronenlaststeuer, hvilket syntes umuligt for det at bære, og hvilken Forholdsregel altsaa skulde være stærkt i Favør af vor Skibsfart, da den udelukkede en meget stor Konkurrent; men, naar tages i Betragtning, hvilken vigtig Konsument Vestpreussen altid har været af russisk Korn, der via Rotterdam finder Vej op ad Rhinen, at denne Landsdel paa Grund af Indførselstolden nu maatte undlade at forsyne sig fra Rusland, og at til syvende og sidst de tyske Dampskibe for en Del vedblev

at fare paa Rusland trods de forhøjede Afgifter, saa vil man let se, at den hele Toldkrig kun virkede skadeligt for vor Skibsfart. Et Held i Uheld var det dog, at Frankrigs Havrehøst var saa mislykket som den var, thi dette Land og Storbritannien trak saa stærkt til sig af Havre og Hø fra Rusland, at vi mindre følte Savnet af Rotterdam, end Tilfældet vilde have været under en normal Høst i disse Lande.

En Faktor, der ogsaa skadede Farten paa de russiske Østersøhavne betydeligt, var den, at den russiske Regering for at favorisere Østerrig under Toldkrigen, reducerede Jærnbanelatifferne til Østerrig saa betydeligt, at store Strækninger af Rigas og Libaus naturlige Opland stod sig ved at sende Varerne syd efter i Stedet for nord paa og derved unddrog Østersøflaaden Videretransporten af store Kvantiteter Kornvarer.

For bedre at illustrere det hele Fragtmarked, skulle vi give en kort Beretning om Svingningerne i de enkelte Farter, der i Reglen øve stærkest Indflydelse paa vor Skibsfart.

Hvad angaar Farten paa Danmark, da besørges den jo nuomstunder hovedsagelig af Rutebaade, der snart anløbe hver Plads i Landet, der blot har lidt Handel, og disse have til Dels faste Takster, hvad de mere og mere faa gennemført, efterhaanden som Forretningerne udhøkrer; men til sine Tider gøres dog endnu Kornforretninger med Sejlskibe, og trods vor daarlige Høst 1893 blev der dog gjort enkelte Befragtninger i Begyndelsen af Efteraaret med Byg til omtrent 1 sh. 6 d. Kulplads, 1 sh. 9 d. Østkysten og 2 sh. London pr. 448 lbs., hvorimod der, da vor Høst havde lidt meget af Tørke, henimod og under Efteraaret fragtedes en Del Skibe, saavel Sejl- som Dampskibe, med Foderstoffer til Danmark, hvorfor dog kun lave Fragter betingedes. For Klid betaltes ca. 13 fr. fra Belgien, 10 sh. à 12 sh. fra Østbritannien pr. Ton og ca. 50 Pf. fra Preussen pr. Centner. For Oliekager, der i Aar fremkom meget sparsomt fra Nordfrankrig, medens der navnlig fra St. Petersborg importeredes betydeligt, betaltes der for Sejlskibe Rm. 14 à 17 og for Dampskibe Rm. 13 à 15 pr. Last à 2000 Ko. For Farten paa Island fragtedes det almindelige Antal Sejlskibe til ca. 55 à 60 Kr. pr. Reg. Ton for Sommeren, med frie Udgifter overalt undtagen paa første Ladeplads og sidste Losseplads. Træfragterne til Danmark holdt sig Sommeren igennem paa et meget lavt Niveau, og uagtet Dampskibene mere og mere trænge sig ind ogsaa i dette Marked, har dog Sejlskibene endnu Overtaget. Der betaltes ca. Rm. 22 pr. Stand. Brædder fra Sundsvall Distrikt til Provinserne og ca. Kr. 5 pr. 31½ Kbf. Tømmer fra Skellefteå Distrikt. Først i September Maaned, efter at mange Sejlskibe havde haft usædvanlig lange Rejser og derfor foretrak at gaa hjem og lægge op, blev der en følelig Mangel paa Skibe, og Rm. 26 à 28 opnaaedes for Sejlskibe, medens Dampskibe erholdt Rm. 25. I Oktober sluttedes enkelte Dampskibe til Rm. 28 à 30 fra Sydfinland til Danmark; men Behovet blev dog ikke ganske dækket, saa at adskillige Ladninger forbleve uatskibede.

Farten paa Østersøen var, som allerede berørt, fuldstændig standset paa Grund af Is til helt hen i Marts Maaned, da de Dampskibe, der havde ligget indefrosne i Østersøen, slap igennem Sundet nordefter, medens en stor Flaade Dampskibe stævnedes ind i Østersøen og oversvømmede

Pillau og Libau saa stærkt, at de i Forvejen lave Fragter aldeles demoraliseredes, og Dampskibene først efter langt Ophold atter kom til Søs med Ladning.

Pr. første aabent Vande tilbødes der fra Königsberg 1 sh. 4½ d. pr. 500 lbs. Hvede til Kontinentet, der dog i April dalede til 1 sh. 3 d. à 1 sh. 1½ d. Samtidig var der fra Libau ikke over 9 d. pr. 320 lbs. Havre at faa til London og Sleepersfragterne fra Memel naaede en hidtil ukendt Lavhed. Der tilbødes kun 5 sh. 6 d. à 5 sh. til Kulpladserne og 6 sh. à 5 sh. 6 d. til London pr. Load. Fra Danzig til Danmark var ikke at betinge over Rm. 4 à 4½ pr. Load Sleepers.

Den første Maj aabnedes Reval med kun smaa Lagre og den 2den Maj aabnedes Riga, ualmindelig sent, for Dampskibe. Der sluttedes da fra begge Pladser fr. 17 à 17½ til Dunkerque og 13 sh. 6 d. à 14 sh. til Skotland pr. Ton Hør, medens Kornvarer vare vanskelige at erholde; men efter at Riga var aabnet, aftog dog Tilbudet af Tonnage meget betydeligt i Libau, saa at Fragterne derfra steg til 1 sh. London, 1 sh. 1½ d. Kontinentet pr. 320 lbs. Havre.

Kronstadt aabnedes for Skibsfarten den 17de Maj; men udgaaende Fragter fandtes næsten ikke der fra, saa at de fleste af de Dampskibe, der kom til Kronstadt med Kul, maatte gaa tomme til de vestligere Havne for at finde Returladninger. Forholdet forblev saaledes til helt hen i Juli Maaned, og det var selv da sparsomt med Ladninger til 1 sh. London, 1 sh. 3 d. Kontinentet pr. 496 lbs. Hvede. I Sommermaanederne var der en ret livlig Forretning fra Königsberg til omtrent 1 sh. 6 d. Kontinent, 1 sh. 10½ d. Rouen pr. 500 lbs. Hvede, medens Riga og Libau holdt sig paa 1 sh. London, 1 sh. 1½ d. Kontinent, og Riga forøvrigt hovedsagelig fournerede Dampskibene med Hør til ca. 18 fr. pr. Ton til Dunkerque og Træ til ca. 20 sh. Kulplads, 28 à 30 fr. Kontinent eller 34 fr. til Rouen pr. St. Petersborg Stand.

Saaledes hutlede man sig igennem til Efteraaret, til hvilket man nærede Forventninger, men uagtet Varer vare rigeligt forhaanden, udeblev dog de høje Fragter.

Fra St. Petersaorg betaltes i August 1 sh. 3 d. til Kontinentet pr. 500 lbs. Hvede, der i September og Oktober steg omtrent 3 d., dog lige mod Sæsonens Slutning, da der paa Grund af Strike i de engelske Kulminer, ankom betydelig færre Dampskibe til Kronstadt end paaregnet, naaede Fragten fra St. Petersborg op til 2 sh. Kontinent, 2 sh. 6 d. Rouen for Hvede.

I Reval udviklede der sig en Del Liv i November Maaned, og der optoges en stor Del Dampskibe, dels for Kornvarer, dels for Hø. Der betaltes da 1 sh. 4½ d. London, 1 sh. 7½ d. Kontinent pr. 496 lbs. Hvede og 23 fr. Kontinent pr. Ton maskinpresset Hø i Baller, hvilke Rater holdt sig Aaret ud, idet Lagrene endnu vare betydelige ved Nytaarstid.

September og Oktober var egentlig den livligste Tid i Riga og Libau, idet der betingedes 1 sh. 3 d. London, 1 sh. 4½ d. à 1 sh. 6 d. Kontinent, 1 sh. 9 d. Rouen pr. 320 lbs. Havre; men i November og December Maaned flovede det af, saa at der ved Aarets Slutning kun var 1 sh. London, 1 sh. 1½ d. Kontinent og 1 sh. 3 d. Rouen at betinge.

Uagtet det var betydelige Kvantiteter Hø, der kom til Afskibning fra Rusland, havde man dog ventet sig mere af

denne Vare, men det tog aabenbart Tid at faa denne nye Trafik sat i System og at faa anskaffet Maskiner til Presningen. Imidlertid synes det nu, som om der er umaadeligt store Partier, der ligge for til Afskibning i Vintermaanederne.

Noget større Liv udviklede der sig ikke fra Königsberg. Der sluttedes 1 sh. 6 d. à 1 sh. 9 d. Kontinent, 2 sh. 3 d. Rouen pr. 500 lbs. Hvede.

Fra Østverrig skibedes en Del Havre af den nye Høst, navnlig til Rouen, hvorhen der fragtedes større Dampskibe til 1 sh. 3 d. à 1 sh. 4½ d. pr. 336 lbs. Havre. For smaa Baade betaltes omtrent 1 sh. 6 d. Londonbasis. —

Om Træfragterne fra Sverrig og Finland er der ikke

meget at berette, trods de jo beskæftige en meget stor Tonnage baade af Sejlskibe og Dampskibe; men der indtraadte under hele Sommeren ingen Konjunktur. Først hen i Oktober Maaned var der en Stigning til Stede, og der betaltes da fra Sødrebotten til London 30 sh. à 32 sh. 6 d., til Kontinent 40 à 41 fr. pr. Stand. Den øvrige Del af Aaret vare Fragterne omtrent 7 sh. 6 d. respektive 7 fr. lavere. Saavel fra Sverrig som fra Finland fandt temmelig betydelige Afskibninger Sted i Middelhavet; men Befragterne havde ikke ondt ved at finde Skibe til saa lave Fragter som 62 à 65 pesetas fra Sydbotten og Sydfinland til spanske Middelhavslande, hvilke lave Rater yderligere forringedes ved den lave Kurs paa pesetas. (Sluttes).

## Fiskeri-Statistik. Frederikshavn.

Februar 1894.

	Pd. Rødspætter à 15 Ø.		Pd. Pigvar. Pd. Tunge. Pd. Stetvar. Pd. Issing.	Kuller. Snese à 1 Kr. 25 Ø.	Pd. Torsk à 8 Ø.	Slkr. Østers.	Pd. fersk Sild à 2 Ø	Pd. Hummer à 2 Kr Pd.	Værdianslaet.
	Indlandet.	Udlandet.							
<b>A. Fra danske Fiskekuttere er indbragt og atter afsendt:</b>									
3000	pr. Jernbane til Indlandet	73,500	} P. 600Pd à 60Ø. T. 3500Pd. à 110Ø. S. 300Pd. à 18Ø. I. 2000Pd à 16Ø.	400	3000				39,519 Kr.
	Snese pr. Kvase til Kbhvn.	42,000							
	pr. Dampskib til Kjøbenhavn	300							
	pr. Jernbane til Udlandet	32,300							
	pr. Dampskib til Norge	25,800							
	pr. Dampskib til Gøteborg	45,400							
	Af Baade til stedligt Forbrug								
	» Kutter »Prins Valdemar« fra Nordsøen						21,000 Værdi c. 1300 Kr.		
<b>B. Fra fremmede Fangstpladser er indbragt og atter afsendt:</b>									
	pr. Dampskib fra svenske Skærgaard forbrugt i Indlandet						1,400,400		28,008 Kr.
	pr. Dampskib fra Gøteborg og overløst i Jernbanevogn til Tyskland						218,400		4,368
	Til Forhandling herfra Byen { pr. Dpsk. fra Vestnorge							19,600	39,200 -
	Til Udlandet pr. Dampskib fra Vestnorge, omloset i Jernbanevogn							14,400	28,800 -
Rekapitulation: Tilført af egen Fangst og forbrugt i Indlandet for ca. 24,000 Kr.									
— fremmed — — — — 67,200 -									
Ialt 91,200 Kr.									
Tilført af egen Fangst og udført til Udlandet for ca. 15,500 Kr.									
— fremmed — — — — 33,200 -									
Ialt 48,700 Kr.									

Omend Kutterfiskeriet i Februar har været lidt bedre end i den foregaaende Maaned, kan det dog langtfra kaldes godt i Forhold til de fiskende Kutteres Antal; Vejrliget har i altfor lange Perioder virket hæmmende. Tungefiskeriet har kun givet kummerligt Udbytte i Forhold til, hvad det har givet tidligere Aar ved samme Aarstid.

Sildetilførslen har været meget regelmæssig til usædvanlig stabile Priser, der skal være store Mængder af Sild »indestængte«, saa mange, at neppe alle blive opfiskede i denne Saison, da Efterspørgslen nu aftager stærkt paa Grund af det milde Vejr.

Hummertilførslen har været almindelig, men Priserne ere stegne til hidtil ukendte Højder.

Kutterfiskeriet er i Februar Maaned drevet af samme Antal Kuttere som i Januar, altsaa med ca. 60 Kuttere med en Drægtighed af 1600 Tons.

## Ulykken i „Brandenburg“.

Som det vil være Læserne bekendt, indtraf der i Februar Maaned i det tyske Panserskib »Brandenburg« under en Prøvetur et Brud paa Dampledningen i det Styrbords Maskinrum, hvorved over 40 Mennesker bleve dræbte. Aftenudgaven for 1ste Marts af »Nord-Ostsee-Zeitung« giver nogle nærmere Oplysninger om Aarsagen til Bruddet paa Ledningen.

Skibet har 8 Kedler, som arbejde med et Tryk af 180 Pund paa Kvadrattommen. Den Styrbords Dampledning fører til en i Styrbords Maskinrum anbragt Separator, hvortil ogsaa slutter et Forbindelsesdamprør fra Bagbords Dampledning. Fra en paa Separatoren anbragt Afspærringsventil ledes Dampen gennem et c. 9 Fod langt, bøjet Kobberrør til Styrbords Maskines Højtryksgliderkasse, i det Røret ender i en Pakdaase; i denne skal Røret kunne krybe lidt ud og ind under vekslende Varmegradsforandringer. Sædvanligt har man an-

bragt Sikkerhedsbolte el. lign., som hindrer Røret i at slippe Pakdaasen, dersom Dampen kan trykke Røret ud af den. Disse Bolte fandtes ikke i det paagældende Skib, og dette gav Anledning til Ulykken.

Den paagældende Dag skulde man afholde Hastighedsprøver paa udmaalt Mil. Lige før man var ved Milen, — Maskinen gik med omtrent halv Kraft, — fløj Røret ud af Pakdaasen, og tog Overdelen af den paa Separatoren anbragte Stopventil med sig. Dampen strømmede ud i begge Maskinrum — de vandtætte Døre mellem disse vare aabne, — og da Separatoren var i Forbindelse med begge Hoveddampledning, vedblev Dampudstrømningen fra alle Kedlerne, til man paa Fyrpladserne fik lukket Stopventilerne paa Kedlerne. Udstrømningen af Damp var saa voldsom, at selv Folk paa Dækket over Maskinen omkom.

Ulykken skyldes altsaa en Konstruktionsfejl; mærkeligt er det, at den ikke indtraf tidligere, i det Maskinen har været forceret langt mere paa tidligere Prøveture. Maskineriet er forfærdiget paa Skibsværftet »Vulcan« i Stettin, hvilket Værft anses for at levere første Klasses Arbejde, og det paagældende Maskineri skal da i sin Helled ogsaa være tilfredsstillende forfærdiget.

I disse Tider, hvor man ved at anvende højspændt Damp i Forening med store Stempelhastigheder og med en stærk Forcing af Kedlerne søger at opnaa den størst mulige Kraft med den mindst mulige Maskinvægt, er det ikke til at undre sig over, at man nu og da hører om Brud paa Dampledning, hvis Konstruktion og Forfærdigelse ofte frembyder mange Vanskeligheder. De paagældende Dampledning vare solide, traadomviklede Kobberrør. Det har sikkert været en Beroligelse for Ingeniører at erfare, at Ulykken ikke skyldtes en Sprængning af Damprørene, da man haaber ved Traadomviklingen at have sikket sig mod de for nogle Aar siden gentagne Gange indtrufne Længdebrud paa Rørene.

## Søulykker i Februar Maaned 1894.

(Efter Meddelelse fra Bureau Veritas).

### Sejlskibe.

10 amerikanske, 1 argentinsk, 25 britiske, 5 danske, 2 hollandske, 4 franske, 9 tyske, 4 italienske, 14 norske, 3 russiske, 1 spansk, 2 svenske, ialt 80.

### Dampskibe.

1 amerikansk, 16 britiske, 1 fransk, 3 tyske, 1 hawaiiisk, 1 norsk, ialt 23.

### Aarsager til Forlisene.

#### Sejlskibe.

Stranding 44, Kollision 3, Grundstødning 4, Forladte 8, Komdenation 11, Borteblevne 10, ialt 80.

#### Dampskibe.

Stranding 15, Kollision 3, Ild 1, Grundstødning 3, Borteblevet 1, ialt 23.

## Generalforsamlinger.

Dampskibsselskabet »Marstrand« har afholdt sin aarlige Generalforsamling. Til Dirigent valgtes Hr. Th. Plass, der gav Ordet til Forretningsføreren, Hr. D. Torm, som først omtalte det Tab, Selskabet havde lidt ved dets Revisor, Hr. Therps Død. Forsamlingen viste sin Tilslutning ved at rejse sig. Hr. Torm gav derefter en Beretning om

Selskabets Virksomhed i det forløbne Aar. Udbyttet er 3 pCt., der henlægges 4 pCt. til Reserverfondet og overføres et mindre Beløb til næste Aars Regnskab. Der blev enstemmig givet Decharge for Regnskabet Til Komiteret genvalgte Hr. L. C. P. Lund. Til Revisor valgtes Hr. A. Andersen.

Dampskibsselskabet »Odense«. Paa Dampskibsselskabet »Odense«s Generalforsamling vedtoges det at henlægge 5000 Kr. til Reserverfonden og at udbetale Aktionærerne 2½ pCt. (R. B.)

Aktieselskabet Dampskibsselskabet Kjøbenhavn har holdt sin aarlige Generalforsamling under Ledelse af Højesteretsadvokat Asmussen.

Formanden, Grosserer Leth mindede om Højesteretsadvokat Klubien, Selskabets hidtilværende Dirigent og juridiske Konsulent. Forsamlingen sluttede sig til denne Udtalelse ved at rejse sig.

Grosserer Leth aflagde dernæst Beretning om Virksomheden i det forløbne Aar. Paa Fragtmarkedet havde ikke været særdeles Liv, men det havde dog været saaledes, at man under nogenlunde normale Forhold vilde have kunnet samle Overskud til et anstændigt Aar. Men Aaret havde været ganske abnormt paa Grund af den lange og strenge Vinter. Denne havde opholdt Selskabets Skibe i tilsammen 330 Dage; »Sjælland« i 105 Dage, »Jylland« i 40 Dage, »Fyen« i 36 Dage, »Hafnia« i 68 Dage, »Russia« i 41 Dage og »Carl Hecksher« i 40 Dage. Ved disse Ophold havde Selskabet lidt et Tab af ca. 40,000 Kr., foruden de Honorarer, der vare lidte af samme Grund, ca. 15—16,000 Kr.

I Overskud havde Dampskibet »Sjælland« indsejlet 14,330 Kr., »Jylland« 10,321 Kr., »Fyen« 21,798 Kr., »Hafnia« 20,099 Kr., »Russia« 23,226 Kr. og »Carl Hecksher« 35,294 Kr., ialt 125,069 Kr.

Overskudet af Aarets Drift havde været 103,273 Kr.

Paa »Hafnia« og »Russia« var afskrevet henholdsvis 39,498 Kr. og 29,466 Kr. Tabene ved Havari havde udgjort 16,612 Kr. og Udgifter til Fornyelser havde været 15,700 Kr., disse Beløb vare udredede af Reserverfonden, hvilken nu udgjorde 98,891 Kr. Det foreliggende Overskud 105,642 Kr. Driftsoverskud + Saldoen fra forrige Aar, 2368 Kr., foresloges fordelt med 4 pCt. (64,000 Kr.) til Reserverfonden, 2½ pCt. (40,000 Kr.) til Aktionærerne og fremføre 1642 Kr. i ny Regning

Efter forskellige Henstillinger til Bestyrelsen angaaende Regnskabets Ordning, Skibes An- og Afskaffelse, samt Beparelser, gaves enstemmig Decharge for Regnskabet.

Et Forslag om Afskrivning af 60,000 Kr. paa samtlige Selskabets Skibe vedtoges enstemmigt.

Den fratrædende Kommitterede, Grosserer Andreas Henningsen, genvalgte enstemmigt, ligesom de fratrædende Revisorer, Kommandør Braëm og Konsul Olrich.

Dampskibsselskabet »Dannebrog« har holdt ordinar Generalforsamling.

Højesteretsadvokat Halkier dirigerede.

Formanden, Konsul Olaf Hansen aflagde Beretningen. Paa Grund af den usædvanlig lange og strænge Vinter var det gaet nærværende Selskabs Skibe ligesom andre Selskabers mindre godt i det forløbne Aar, og paa Grund af Is-hindringer etc. havde Skibene tilsammen lidt et Ophold af 282 Dage eller ikke mindre end 15½ pCt. af den samlede Tid imod kun 7 pCt. i 1892.

»Fredensborg« havde været det heldigste Skib, og dette fremgik ogsaa af Regnskabets Overskud. Dette Skib lykkedes det at formindske Opholdet under Isforhindringer, idet det naaede til Kiel med Kullast, blev udlosset og forsøgte at naa Libau; da Vejen imidlertid var spærret af Is fra den pommerke til den svenske Kyat, maatte det ty ind til Warne-münde. Ved et nyt Forsøg lykkedes det at komme til Libau, og nu blev Skibet tillastet og kom derfra igen med en god



Fragt, inden — eller ligesaa tidligt — som noget af de mange Skibe, der havde været indesparret i Libau i flere Uger, og i samme Tid som de øvrige af Selskabets Skibe vare opholdte i Frederikshavn, Helsingør og her.

Ialt var udført 71 Rejser med forskellig Last, imod 83 Rejser i 1892. Aaret havde saaledes været det sværeste med Hensyn til Ophold for Is, som Selskabet hidtil havde oplevet.

Skibene havde opsejlet Brutto 1893 840,348 Kr. 1 Øre, mod i 1892 912,826 Kr., med Overskud 146,286 Kr. 55 Øre, mod i 1892 147,165 Kr., altsaa omtrent det samme Beløb begge Aar.

Til Overskudet i 1893 146,286 Kr. 55 Øre, tillægges Rest fra 1892 1668 Kr. 38 Øre, tilsammen 147,954 Kr. 93 Øre. Herfra fragaar Udgifter til Renter, Kontorhold samt Salær til Rederi og Revisorer 24,041 Kr. 65 Øre og Netto-Overskudet blev saaledes 123,913 Kr. 28 Øre, eller ca. 9<sup>1</sup>/<sub>2</sub> pCt.

Af dette Beløb skulde der tilbageholdes til Amortisation-, Reserve- og Fornyelsesfond 5 pCt. af Aktiekapitalen 65,000 Kr., hvoraf en Del vilde medgaa til Fornyelser og Forbedringer, medens Resten 58,913 Kr. 28 Øre foresloges udbetalt til Aktionærerne med 4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> pCt., hvilket var noget mindre, end man var vant til at faa i Selskabet.

I de ti Aar, Selskabet nu havde eksisteret og givet Udbytte, var der betalt til Aktionærerne 85 pCt. foruden at der var afskrevet paa Skibenes Værdi indtil Udgangen af 1892 ialt 544,184 Kr. 67 Øre. Desuden blev der at afskrive for det forløbne Aar. De tre ældste Skibe »Amalienborg«, »Christiansborg« og »Frederiksborg« havde de 10 Aar, hvorfor der er aflagt Regnskab, opsejlet et rent Overskud, d. v. s. med Fradrag af Renter, Rederisalær etc. ialt 1,160,000 Kr. eller ca. 95 pCt. af Byggeværdien. De to sidste Skibe »Fredensborg« og »Rosenborg« havde i deres 4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Aars Eksistens opsejlet ligeledes rent Netto 406,000 Kr. eller ca. 50 pCt. af Byggeværdien.

Af Status fremgik, at der var afskrevet paa Byggeværdien, som var 2,049,184 Kr. 67 Øre indtil den 1ste Januar 1893 544,184 Kr. 67 Øre og Værdien var saaledes ved forrige Aars Begyndelse 1,505,000 Kr., hvorfra der nu blev at trække Resten af det sidste Aars Henlæggelse til de forskellige Fonds.

Der gaves Decharge.

Formanden motiverede derefter et Forslag fra Bestyrelsen om Anskaffelsen af et sjette Skib. Det var nødvendigt at gaa fremad, og man var derfor betænkt paa at optage et Laan til et nyt Skibs Anskaffelse. Dette skulde ikke være større end Selskabets største Skibe, da man ønskede, det skulde træde i Virksomhed i vore egne Farvande. Den gængse Pris var i Øjeblikket billig, og et nyt Skib vilde sikkert kunne forrente sig, selv om Fragturne skulde blive noget daarligere end de nu vare.

Bestyrelsens Forslag vedtoges.

De fratredende Revisorer genvalgtes.

## Havarier, Forlis m. m.

Den savnede Wilsondamper. Stockholm, 2den April. I Følge Meddelelse til Stockholm har man paa Wilsonliniens Kontor i Hull opgivet alt Haab om at erholde Oplysninger om den savnede Wilsondamper »Apollo«, da saa lang Tid er gaaet, siden Skibet forlod New-York. Man antager, at Damperen er forlist, men nærer endnu Haab om at Besætningen kan være bjerget. (R. B.)

Søulykker i Norge. Aalesund, 30te Marts. En Fiskerbaad med tre Personer ombord drev i Gaar under Fiskeri til Havs. Baaden er genfundet kæntret. Ved Slaavær kuldsejlede i Forgaars en Baad med 6 Mand ombord. Alle druknede. (R. B.)

Stranding. Skagen, 30te Marts. Fiskerkvasen »Camilia« af Frederikshavn, Skipper Sørensen, er i Nat strandet vest for Højen. Skibet havde Last af levende Fisk til Værdi

af 800 Kr. Fartøjet har faaet Roret bugget af og er vistnok meget beskadiget. (R. B.)

Engelsk Damper »Cora Marie« grundstødte i Mandags paa Sydenden af Saltholmen; den bragtes flot efter at være pumpet læns og vil afgaa til Kjøbenhavn.

Dampskibet »Lion«, der afgik fra Kjøbenhavn i Lørdags til Limfjordsstationerne, kom i Mandags ved Udsejlingen fra Nykjøbing paa Grund i Bugten. Ved at lægte og føre Varp kom Skibet imidlertid af Grunden om Aftenen, hvorefter Rejsen fortsattes uden at »Lion« havde taget nogen Skade.

**Klager over Bladets Forsendelse bedes hurtigst muligt indsendte til Holsteinsgade 9, Kjøbenhavn. Ø.**

## Fra Sø og Land.

Kjøbenhavns Handelsforbindelser med Nordamerika. I den 13de Aarsberetning vedrørende Byen Kansas' Kornhandel, udarbejdet af W. Charde for den derværende Handelsbørs, omtales Kjøbenhavns Frihavn og Mulighederne af en nærmere og direkte Handelsforbindelse mellem Syd- og Centralstaterne i Nordamerika paa den ene og Danmark og de øvrige Østersøstater paa den anden Side.

Selve Aarsberetningen vidner om det vældige Opsving, Kornhandelen har taget i Kansas. I 1892—93 modtog denne By omtrent 50 Millioner Bushels Korn til Forhandling, hvilket er 13<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Millioner Bushels mere end i 1891 og 25 Millioner Bushels mere end i 1890.

Om den fremtidige Ordning af Handelssamkvemet bemærker Aarsberetningen: »Oprettelsen af en Frihavn ved Kjøbenhavn og den nær forestaaende Etablering af regelmæssig Dampskibsforbindelse mellem denne Havn og vore Golfsteder, er af stor Betydning for den sydvestlige Del af de Forenede Stater og har henledet vore Købmænds Opmærksomhed paa Markedet ved Østersøen i Almindelighed, et Marked, for hvilket Kjøbenhavn er Depot- og Uddelingssted. Gennem den danske Konsul Thyge Søgaards Bestræbelser er der spredt Lys over denne Sag for vor Handelsstand og for Jernbaneselskaberne; nogle af vore store Provisionseksportører have allerede sat sig i Forbindelse med kjøbenhavnske Købmænd.« Der udtales dernæst Haab og Ønske om en fast Handelsforbindelse mellem Danmark og det amerikanske Sydvesten af samme Art, som den allerede bestaar mellem denne Del af Unionen og Staterne England, Frankrig, Tyskland og Holland.

Imellem New Orleans—Kjøbenhavn og Retur via Hamburg aabnes en regelmæssig Dampskibsforbindelse ved »Det Hamburg Amerikanske Paketfart Aktieselskab«. Første Damper »Albingia« afgaar fra New-Orleans medio April.

Rigt Fiskeri. Lemvig, 31te Marts. I 3 Dage har man havt et særdeles rigt Kullerfiskeri, nemlig 100 Snese og derover pr. Baad. Udsigterne ere fremdeles lovende. (R. B.)

Skibssalg. 3 Jern-Selvlosserfartøjer ere i disse Dage solgte ved Ingeniør Andr. Vang og afgaaede her fra til Entreprenørfirmaet V. Kintzel & Lauser, Kønigsfærde ved Nordsøkanalen, hvortil allerede tidligere er leveret to lignende Fartøjer; de bleve alle i sin Tid indkøbte til Middelgrundsfortet. De hollandske Typer af denne Slags Fartøjer vinde overalt megen Anerkendelse; Ingeniør Vang leverede endog forrige Aar saadanne Fartøjer, indkøbte i Holland, til en Havnebestyrelse i England.

Fiskeri-Beretningen for Finansaaret 1892—93, udarbejdet paa Indenrigsministeriets Foranstaltning af Kaptajn i Flaaden Drechsel, er udkommen.

#### Fra Frederikshavn skriver vor Korrespondent d. 3. April:

Stranding. Fiskekutteren »Camilla» af Frederikshavn strandede i Torsdags paa Vestkysten ved Skagen. Uheldet var foranlediget ved Tykning, men Søen var nogenlunde rolig, saa Besætningen reddede sig i Land i egen Baad. Kutteren havde fuld Fangst af levende Rødspætter inde, hvilke ganske vist gave nogen Fortjeneste, da de bleve solgte paa Stranden, men dog langt fra saa meget, som de vilde have opnaaet her i Havnen. Dampbaaden »Expres» og senere Bjærgningsdampskibet »Kattegat» have været ved Strandingsstedet, men have Intet kunnet udrette, da Kutteren stod højt oppe i Havstokken og allerede var begyndt at fyldes med Sand; den er et gammelt Fartøj og bliver sandsynligvis Vrag; den skal være forsikret i den københavnske Sø-Assurance for Fiskefartøjer for 2000 Kr.

Nyt Fiskeriforetagende. For ca. en Maanedstid siden afgik Kutteren »Jensine» herfra Byen til Nordsøen for at begynde et Forsøg paa at fiske Helleflynder med Storbakker, hvilket Forsøg syntes at falde saa heldigt ud, at det vil kunne have en Fremtid for sig. I Begyndelsen var Vejret meget uroligt, men da det lidt længere hen blev bedre, fiskedes ganske godt. Kutteren indkom en 14 Dage efter til Christianssand med 16 store Helleflynder, vejende ca. 100 Pd. Stykket, foruden diverse Partier Torsk og Skade. En Uges Tid efter indkom den her med 19 Helleflynder foruden anden Fisk; den skal have opnaaet en Pris af 28 Øre pr. Pd. Aars-tiden skal nu ikke have været heldig for dette Fiskeri; men det er Meningen til næste Sæson at gentage Forsøget og saaledes tage Fordel af de nu indhøstede Erfaringer. Kutteren er nu beskæftiget med Rødspættefiskei paa Vestkysten.

Islandskutterne. Efter i Løbet af Vinteren at være bleven forsynet med Dam er Fiskekutteren »Ternen» — der efter sin Afhændelse til »Vendsyssel Fiskeeksportforretning» er bleven omdøbt og nu hedder »Emilie Franziska» — afgaaet til Østersfiskeri tilligemed »Prinsesse Marie» paa Bankerne nord for Terschelling; senere paa Aaret er det Meningen at begge Kutterne atter skal forsøge Fiskeriet under Island; »Prins Valdemar» er derimod afgaaet til Rødspættefangst paa Vestkysten og har allerede derfra indbragt en Last paa ca. 300 Snese. Der er endnu ikke truffen nogen Bestemmelse om at denne Kutter skal fiske under Island i Aar. — nn.

## Skibsefterretninger.

### Dampskibe.

#### Det forenede Dampskibsselskab.

Alexander III, Rabe, ligger i Kbhvn., bestemt til Riga. — A. N. Hansen, Thidemann, passerede 1. April Gibraltar, bestemt til Barcelona, Marseille, Italien og Oran. — Antwerpen, Caroc, ankom 31. Marts til Kbhvn., bestemt til Riga. — Baron Stjernblad, Michelsen, afgik 27. Marts fra Messina til Gallipoli, Taranto, Messina og Kbhvn. — Castor, Kruse, afgik 3. April fra Odessa til Havre, Antwerpen, Kbhvn. og St. Petersborg. — Chr. Broberg, Gøtsche, ankom 30. Marts til Libau, bestemt til Liverpool, Marseille og Spanien. — Dagmar, Hansen, afgik 2. April fra Cadix til Lissabon og Kbhvn. — Douro, Brabrand, ligger i Danzig, bestemt til Pernau, Oporto og Lissabon. — Georgios I., Rohde, afgik 3. April fra Algier til Antwerpen og Kbhvn. — J. C. Jacobsen, Bech ankom 31. Marts til Danzig, bestemt til Kbhvn., Barcelona og Italien. — Kiew, Rasmussen, ankom 2. April til Kbhvn., bestemt til Riga. — Kursk, de V. Staal, ankom 1. April til Libau, bestemt til Bordeaux. — Leopold II., Jespersen, afgik 2. April fra Algier til Tunis, Piræus, Tyrkiet, Sevastopol og Odessa. — L. P. Holmblad, Ingerslev, ankom 1. April til Antwerpen, bestemt til Levanten og Sortehavet. — O. B. Suhr, Koch, afgik 1. April fra Lissabon til Bordeaux, Kbhvn. og Østersøen. — Omsk, Kihl, ankom 29. Marts til Antwerpen, bestemt til Havre, Levanten og Sortehavet. — Tejo, Fenger, afgik 2. April fra Dartmouth til

Kbhvn. og Østersøen. — Tomsk, Petersen, afgik 2. April fra Piræus til Constantinopel, Samsoun, Trebisonde, Batoum, Novorossisk og Odessa. — Vesuv, Gade, passerede 31. Marts Gibraltar, bestemt til Kbhvn. — Viking, Jørgensen, afgik 2. April fra Dartmouth til Oporto og Madeira. — Botnia, Holm, afgik 4. April fra Kbhvn. til Hangø. — Ceres, Svensson, ankom 1. April til Bordeaux, bestemt til Kbhvn. Vendsyssel. Brabrand jun., ankom 2. April til Havre, bestemt til Kbhvn. og Danzig.

Constantin, J. V. Fenger, ankom 1. April til Newcastle. — Esbern Snare, S. C. Holm, afgik 5. April fra Odense til Newcastle, via Frederikshavn. — Esbjerg, C. Bentzen, afgik 3. April fra Aalborg til Leith, via Odense og Aarhus. — Georg, J. Nielsen, afgik 5. April fra København til Newcastle. — Knuthenborg, C. S. Hansen, afgik 4. April fra Newcastle til Aalborg. — Kronen, P. Petersen, afgik 4. April fra Newcastle til Nykjøbing F. — Storebelt, A. Güllich, afgik 4. April fra Nakskov til Newcastle, via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Union, C. N. Bloch, afgik 4. April fra Leith til Aalborg. — Vesta, Corfitzen, afgik 5. April fra Malmø til Grimsby, via Uelsingborg.

Anglo Dane, Th. Petersen, afgik 3. April fra Kbhvn., bestemt til Antwerpen. — Axelhuus, B. J. Goll, afgik 2. April fra Trondhjem, bestemt til Kbhvn. — Bergenhuus, Jørgensen, ankom 29. Marts til Hamburg, bestemt til Kbhvn. — Charkow, C. Fischer, afgik 1. April fra Hull, bestemt til Kbhvn. og Libau. — Christian IX, P. Møllerup, ankom 2. April til London, bestemt til Kbhvn. og Königsberg. — Christianssund, E. Jensen, ankom 4. April til Stettin, bestemt til Kbhvn. og Vest-Norge. — Frederik, J. Harboe, ankom 4. April til Kbhvn., bestemt til Königsberg. — Jolantha, S. Hansen, ankom 2. April til Kbhvn., bestemt til Hamburg. — Kasan, H. Thomsen, ankom 1. April til Pillau, bestemt til Kbhvn. og London. — Laura, P. Christiansen, ankom 31. Marts til Kbhvn. fra Færøerne og Island. — Libau, H. Andersen, ankom 4. April til Hamburg, bestemt til Kbhvn. og Østersøen. — Minsk, H. Olsen, afgik 3. April fra Kbhvn., bestemt til Danzig. — Louise, E. Brabrand, ankom 26. Marts til Königsberg, bestemt til Hull. — Morsø, Th. Lind, ankom 29. Marts til Hamburg, bestemt til København og Østersøen. — Moskov, J. Petersen, afgik 4. April fra Kbhvn., bestemt til Antwerpen. — Nishnij Novgorod, J. Harder, ankom 4. April til Kbhvn., bestemt til Riga. — Nordjylland, P. Jensen, afgik 3. April fra Pillau, bestemt til Libau, derfra til Kbhvn. og Hamburg. — Odin, Frisenette, ankom 4. April til Kbhvn., bestemt til Königsberg. — Perm, L. Christensen, ankom 3. April til Kbhvn. bestemt til London. — Pregel, Egidiusen, afgik 3. April fra Kbhvn., bestemt til Hull. — Romny, Joh. Andersen, ankom 2. April til Libau, bestemt til Hull. — Thyra, A. Garde, afgik 24. Marts fra Leith, bestemt til Færøerne og Island. — Tula, P. Paaske, ankom 29. Marts til Danzig bestemt til Kbhvn. og Hamburg. — Valdemar, F. Sørensen, ankom 2. April til Libau, bestemt til Antwerpen. — Vendsyssel, H. P. Sørensen, ankom 2. April til Havre, bestemt til Kbhvn. og Libau. — Olga, A. Norden, i Dok i Hamburg. — Aarhus, J. Thøgersen, afgik 4. April fra Kbhvn., bestemt til Gøteborg. — M. G. Melchior, Petersen, afgik 4. April fra Stettin, bestemt til Kbhvn. og Gøteborg.

### Dannebrog.

Amalienborg, Olsen, afgik fra Grimsby 31. Marts til Gefle. — Christiansborg, Ewaldsen, afgik fra Blyth 2 April til Hjemstedet. — Fredensborg, van Deurs, ankom 30. Marts til Burntisland for at laste til Swinemünde, afgik 4. April til Stockholm. — Frederiksberg, Hartmann, afgik fra Sunderland 3. April til Hjemstedet. — Rosenborg, Schultz, afgik fra Kiel 3. April til Reval.

### Carl, Skjold, Gorm.

Dan. Kræmer, afgik fra Swinemünde 28. Marts, ankom til Riga 30. Marts. — Danmark, Heintzelmann, afgik fra Blyth 31. Marts, ankom til Swinemünde 3. April. — Erik, Vrisberg, afgik fra Libau 29. Marts til Antwerpen. — Frode, Christensen, er passeret 31. Marts til Algier. — Gorm, Jørgensen, afgik fra Ipswich 3. April til Newcastle. — Knud, Jørgensen, afgik fra Libau 4. April til London. — Magnus, Aaris, afgik fra Swinemünde 3. April til Reval. — Olaf, Risø, afgik fra Rotterdam 3. April til Newcastle. — Skjold, Jensen, afgik fra Dunderque 31. Marts, ankom til Blyth 2. April. — Svend, Schmidt, afgik fra Blyth 29. Marts, ankom til Kbhvn. 1. April. — Volmer, Jørgensen, afgik fra London 31. Marts, ankom til Blyth 3. April.

### Kjøbenhavn.

Carl Heckscher, Petersen, afgik fra Kbhvn. 29. Marts ankom til Rotterdam 4. April. — Fyen, Petersen, afgik fra

Kbhvn. 3. April, ankom til Helsingør 3. April. — Hafnia, Andersen, afgik fra Kbhvn. 3. April til Gefle. — Jylland, Starck, ankom til Reval 2 April. — Russia, Rasmussen, afgik fra Kbhvn. 30. Marts, ankom til Reval 1. April. — Sjælland, Hansen, ankom til Dunkerque 31. Marts.

### Nordsøen.

England, Hansen, afgik fra Horsens 3. April til Königsberg. — Holland, Jensen, afgik fra Rotterdam 2. April til Grangemouth. — Rusland, Schmidt, ankom til Warkworth 1. April. — Skotland, Albrechtsen, afgik fra Blyth 31. Marts til Koster. — Swarland, Pii, ankom til Grangemouth 3. April. — Tyskland, Svendsen, ankom til Søderköping 2. April.

### Thingvalla.

Amerika, Thomsen, afgik fra Christianssand 23. Marts til New-York. — Hekla, Laub, afgik fra Swinemünde 4. April til Kbhvn. — Island, Skjødt, afgik fra New York 31. Marts til Kbhvn. — Norge, Knudsen, afgik fra Christianssand 30. Marts til New-York. — Thingvalla, Berentzen, afgik fra New-York 24. Marts til Kjøbenhavn.

### Jydsk-Engelske Dampskibsselskab, Aarhus.

Hengest, Olsen, afgik fra Boness 29. Marts, ankom til Aarhus 1. April. — Octa, Enemark, afgik fra Newcastle 30. Marts, ankom til Gøteborg 1. April. — Orrik, Erichsen, afgik fra Gøteborg 30. Marts, ankom til Newcastle 1. April.

### J. Lauritzen, Esbjerg.

Nerma, Degn, afgik fra Methil 21. Marts, ankom til Esbjerg 23. Marts, afgik 28. Marts, ankom til London 30. Marts, afgik 31. Marts, ankom til Warkworth 2. April. — Nordsøen, Meinertz, ankom til Esbjerg 22. Marts, afgik 24., ankom til Antwerpen 26., afgik 30., ankom til Esbjerg 1. April afgik 3. April.

### Sejlskibe.

Barkskibet Waterfox, Kapt. Nissen, er den 29. Marts ankommen til Macohé i Brazil efter 42 Dages Rejse fra Cardiff. Alt vel

### Chr. Simoni, Aalborg.

Carl, Andersen, afgik fra Kennefjens 27. Marts til Kastrop. — Kirstine, Ægidiussen, afgik fra St. Davids 29. Marts til Aalborg.

### Fragtberetninger.

D'Hrr. Holm & Wonsild, Kjøbenhavn og Lübeck, meddele os den 4. April:

Dampere:

Reval 1/1½ d. London, 1/3 Rotterdam, 1/4½ d. Antwerp, Dunkirk eller Ghent, 1/6 d. Rouen, 1/10½ d. Bristolkanalen, alt pr. 496 lbs. Hvedebasis til Danmark, 15 M. pr. 2000 Kilos Hvedebasis.

Riga 1/— London, Rotterdam, Antwerp, Ghent, Dunkirk, alt pr. 320 lbs. Havre, 15/16 shillings pr. Ton Hør til Østkyst Skotland, 16/18 fr. Ghent eller Dunkirk, 20 sh. Bridport.

Libau 10½ d. Leith, 10½ d. Hull, 10½ d. à 1/— London, 10½ d. à 1/— Rotterdam, 1/— Antwerp, Ghent eller Dunkirk (18 f. pr. Ton Hør), 1/2¼ d. Rouen, 1/3 à 1/3¾ d. Bordeaux, 1/3 d. Bremen Stad, alt pr. 320 lbs. Havrebasis — 300 Stkr. Planker til Amsterdam 12 hfl. pr. Stand.; til Danmark betales 18 Mark pr. 2000 Kilos Klid, til Stettin 6,8000 Ctnr. Rug 10 Mark pr. 2000 Kilos.

Königsberg til Danmark eller Sydsverrig 15/16 M. pr. 2500 Kilos Rugbasis. 45/50 Pf. pr. 50 Kilos Klid, 6/7 M. pr. Ton Mel til Hangø, 1/1½ à 1/3 d. Østkyst London, 1/3 d. Rotterdam eller Amsterdam, 1/4½ d. til Antwerp eller Ghent, 1/6 d. Dunkirk, 2/— Rouen, 2/9 d. Nantes eller Bordeaux, alt pr. 500 lbs. Hvedebasis, — til Danmark betales 15 M. pr. 2500 Kilos Rugbasis 45 Pf. pr. 50 Kilos Klid, 16/18 M. til 2500 Kilos Rugbasis, til Østnorge eller Bergen, 19/20 M. til Trondhjem.

Danzig til Danmark 42½ à 45 Pf. pr. 50 Kilos Klid  
Norrköping 1/— Østkyst London, 1/1½ d. Engl. Kanal, 1/3 Rouen pr. 336 lbs. Havre.

Sejlere:

Fragtmarkedet er fremdeles flovt paa Grund af en meget ringe Omsætning; af denne Grund ligge ogsaa flere Skibe oplagte endnu, da det er umuligt at finde passende og lønnende Beskæftigelse.

Riga noterer 14½ d. Østkyst London, 1/7½ d. Engelske Kanal pr. 320 lbs. Havre, 19/20 sh. pr. Std. D/Battens til Firth of Forth, 19/20 sh. Props, 18/19 sh. Boness, Granton, 20/— sh. South Alloa, 21/6 à 22/— Sunderland, 20 21 sh. Grimsby, 30/— pr. Kubikfavn Splitred, 35 — Cardiff, Newport eller Swansea. Königsberg til Danmark 15 M. pr. 2500 Kilos Rugbasis, 45/50 Pf. pr. 50 Kilos Klid,

Danzig til Danmark 45 Pf. pr. 50 Kilos Klid, 15 M. pr. 2500 Kilos Hvedebasis.

Lübeck — Østkyst London 1/1 d., Kanalen 1/4 d. pr. 1/4 Td. Tjære.

Norrköping til Østkyst London 1/3 d., Kanalen 1/6 d. pr. 336 lbs. Havre.

Trælastbefragtingerne have i den forløbne Uge været ganske livlige, idet Skibene grundet paa den nær forestaaende Vandaabning i Sydbotten have maattet sikre sig Fragter for første Rejse, der er betalt fra nordligst Hernøsand 22 Rm., fra finsk Botten 22½, à 23 Rm., fra Sydfinland 20 à 22 Rm. efter Skibenes Størrelse, alt til Danmark.

Til Tyskland er fragtet større Skibe, saavel Sejl- som Dampskibe, til 20 Rm. fra svensk Sydbotten.

D'Hrr. N. Johansen & Dahl, Liverpool, meddele os under 31. Marts:

Fragtmarkedet i forløbne Uge var overalt stille, tildels begrundet paa de foregaaende Helligdage.

En Nedgang sporedes i Dampskibsfragterne fra Staterne, og Noteringerne fra Sortehavshavnene og Ostindien vare vedholdende lave.

Fra Vestkysten af Syd-Amerika er Markedet fast for Sejlere; San Francisco var stille; fra Calcutta er Tendensen opadgaaende, der sluttedes til 28/9, og maaske 30/— nu kan opnaas.

Følgende Dampskibsbefragtinger rapporteres: Cardiff til Aarhus 4 9; Nyborg 5 —; Bordeaux 5¼ frcs.; Dieppe 4 6; Huelva 5/9; Ancona 7/—; Las Palmas 6/6; Palermo 6/6; Algiers 7½ frcs.; Neapel 6¼½; Alexandria 5/9; Cape Verdes 7/—; Genua 6/—; Barcelona 9/9; Konstantinopel 6/—; Donau 8 —.

Glasgow—Bordeaux 6¼ frcs. Barrow—Japan, Jernbaneskiner 20/—.

New-York eller Baltimore til Øresund 3/1½.

Fernandina til Hamburg 16/6. River Plate til U. K.—Kont. 23/ à 24/—, minus 8/— for La Plata Lastning.

Rishavn 32/6. Bombay 18/6 à 18/9; Stettin 21/.

Aguilas til Swansea 7/1½; Marbella til Tyne 7/9; Bilbao til Tyne 5/—; Middlesbro 5¼½; Benisaf til Newport 7/7½; Middlesbro 8/1½; Carthagenas til Tyne 8/3; Huelva til Stettin 9/—.

Donau 11/6 à 11/9; Azoff 13/—; Sebastopol 11/6; Eupatoria 12/—; Genitjesk 11/—.

Plankefragterne fra de nedre Canada-Havne ere fastere, og der er saaledes sluttet fra Bayverte à 43/9 til Vestengland. Quebec følger ogsaa med, idet der saaledes netop er opnaaet 21/— for Tømmer til god Vestkysthavn for 600 Reg. Skib.

For Pitch Pine fandt kun faa Befragtinger Sted og til forrige Uges Noteringer.

Harpix og Terpentin fra Savannah etc. holde sig ligeledes uforandrede.

Fra Paranafloden ere prompte Sejlere anbringelige til 24/; fra Vestkysten kan erholdes 27/6; San Francisco 25/—.

Vor Korrespondent i Newcastle o/ Tyne meddele os under 31. Marts:

Fragtmarkedet er fremdeles flovt i alle Retninger, og paa Grund af det vedvarende rigelige Tilbud af Tonnage er der næppe i den allernærmeste Fremtid nogen Bedring at vente. Alt hvad der for Tiden kan opnaas herfra til Stugsund/Sundswall pr. første aabent Vande er 3 6 à 3/7½; til Stockholm bydes 3/9 à 3/10¼ og til Kronstadt 4/1½ à 4 3. Blandt Damp-Befragtingerne nævnes: Tyne eller Blyth til Pillau 4/—, Swinemünde 3/10½, Neufahrwasser 4/—, Malmø 4/—, Carlskrona 4/3, Korsør 4/3, Kjøbenhavn 4/3, Fredericia 4/6, Vejle (fra Elmsvik) 5/6, Nord Norge 4/3, Lissabon 5/3, Malaga 7/— à Kurs 48 d., Genua 5 4 2, Venedig 7/—, Konstantinopel 5/3. Fra Grimsby til Kronstadt 4/3. Fra Firth of Forth til Neufahrwasser 4/—, Kiel 4/6, Riga 4/6, Ystad 5/3, Norrköping 4 6.

Retur er sluttet: Borgå & Åbo til Ghent 34 frcs. D. B. b. pr. September. Helsingfors—Ghent 32 frcs. D. B. b., Juni. Söderhamn—London 21/— D. B. Ljusne—London 21/— D. B. 22/3 b. Hernøsand—London 23/ D. B. b. Sydbotten til Dunkirk 33 frcs., option Nordbotten 35 frcs. D. B. 1/3 b. 4 Rejsers.

Donau—Antwerpen 11¼½, Hamburg 11/10½ prompt Odessa ell. Sebastopol til U. K. Kont. 10/9 option Nicolaieff 11/9, Juni. Azoff—U. K. Kont. 13/, April. Novorossisk—U. K. Kont 9/—, prompt. Eupatoria—Riga 12/—, April.

Benisaf til Middlesbro 8/1½, til Rotterdam 8/4½. Bilbao til Middlesbro 5/3, til Tyne 5/—, til Antwerpen 6/—.

til Riga og Harnos 800 Nettotons 12 6. Spanien, 2 Ladepladser, til London 1/3 1/2 pr. Kasse Appelsiner.

Uddrag af »Fairplay« for 30. Marts 1894:

Som en Følge af Helligdagene er Fragtmarkedet overalt ganske stille, og Raterne synes i de fleste Retninger nærmest lidt nedadgaaende siden vor sidste Beretning.

Sortehavs-Markedets Tilstand er vedblivende højt utilfredsstillende. Der er endnu mellem 40 og 50 Dampere i Odessa, af hvilke de fleste vente paa Kaiplads. I Nicolajeff stille Forholdene sig ikke bedre, og omendskønt mange Dampere ere blevne sluttede derfra, have disse i mange Tilfælde maattet vente over 14 Dage paa Kaiplads, og saadan

Ventetid regnes ikke af Befragterne. Odessa-Posstraterne til L. H. A. R. for April ere 9/ à 9/3, medens med Certeparti den højest opnaelige Rate er 10/ à 10,6 n. a. Fra Sulina Varna etc. er der begrænset Efterspørgsel efter prompte Baade til 9/6 d. Saltraterne ere meget svage; det højeste, som kan opnaas fra Eupatoria til Riga, Reval eller Libau er 12/ og fra Sevastopol 11/, medens der fra Arabot Bay kan opnaas 14/.

Azoff-Partraterne ere meget svage; 11/ à 11/6 er det højest opnaelige til L. H. A. R. og Kontinentet, medens der med Certeparti kan opnaas 12/ à 12,6. Til Marseilles og Vestkysten af Italien noteres frchs. 1150 à 1175 cent.

Den 10 Dages Karantæne, som saa strængt er bleven gennemført af den spanske Regering overfor alle fra Sorte-

## Efterretninger for Søfarende.

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

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

**Kattegat. Læsø-Anholt.** I Maj 1894 udlægges til Brug ved Opmaalning i *Kattegat*, mellem *Læsø* og *Anholt*, 6 Vagere med Stage og rødt eller blaåt Flag. Vagerne ligge paa en Linie fra *Anholt-NV.*-Reven imod *Byrum* Kirke paa *Læsø*, med en indbyrdes Afstand af 4 Kml.

To Vagere med Stage og hvidt Flag anbringes fra samme Tid paa skiftende Steder mellem *Læsø* og *Anholt*.

### Østersøen, Sundet og Lille Belt.

**Sverig. Stockholm Skjærgaard.** Fra den 2den til 11te April 1894 afholdes Skydeøvelser i *Trälhafvet* i Retning af *Vestra-Saxarfjärden*. Naar der skydes, hejses rødt Flag paa *Ekholmen* og *Tisterön*. Paa begge Sider af Skydepladsen, der er spærret for al Sejlads, er der udsat Poster med røde Flag.

**Fyrskibet „Svenska Björn“ udlagt.** I Følge Telegram fra Lodsstyrelsen i *Stockholm* er Fyrskibet „*Soenska Björn*“ den 1ste April 1894 igen udlagt paa Station.

**Fyrskibet „Grundkallen“ udlagt.** I Følge Telegram fra Lodsstyrelsen i *Stockholm* er Fyrskibet „*Grundkallen*“ den 31te Marts 1894 igen udlagt paa Station.

**Tydskland Lübecker-Bugt.** I *Lübecker-Bugt* ere Sommermærkerne udlagte.

**Taagesignal paa Fyrskibet „Stollergrund“.** Paa Fyrskibet „*Stollergrund*“ gives Taagesignal med en Sirene, som hver 40 Sekunder giver 2 Stød, hvert af 2<sup>s</sup>. Varighed, Pause 6 s. Det første Stød har en højere Tone end det andet.

Naar Sirenen er i Uorden, gives hver 15 Minutter 2 Skud med 30 Sekunders Mellemrum og desuden kimes mindst hver 2 Minutter paa Klokke; hver Kimen sluttes med Tre-Slag.

Skibe, som styre en farlig Kurs, advares ved To-Skud hver 3 Minutter, Kimen paa Klokke og Flag-Signaler.

### Kattegat og Skagerak.

**Skagerak. Vrag uskadelliggjort.** Vraget, som den 23. Marts 1894 laa paa Ruten mellem *Hirtshals* og *Hanstholm*, paa 57° 20' N. Br. 9° 7' Ø. Lgd., er indbragt til og forføjet under *Løkken Strand* og saaledes uskadelliggjort for Skibsfarten.

**Norge. Homlungen.** Paa Grund af Reparation er *Homlungen* Fyr slukket fra den 20.—30. Juni 1894. I den Tid vises et hvidt, fast Fyr fra et Vindue i Fyrbygningen. 59° 0' 55" N. Br. 11° 1' 50" Ø. Lgd.

**Forestaaende Forandring af Fyrlamper.** I 1894 foretages følgende Forandringer ved Fyrlamperne:

*Belgene* skal vise rødt Lys over *Risholmgrund* og *Kjelmstenen* samt over *Kalkeboerne* og *Fritgrundene*. 59° 8' 5" N. Br. 10° 58' 25" Ø. Lgd.

*Papperhaon* skal vise rødt Lys over *Skorstenene*. 59° 6' 30" N. Br. 10° 50' 20" Ø. Lgd.

**Gulholmen. Kristiania-Fjord.** I 1894 tændes paa *Gulholmen* et Fyr, der lyser fra *Bævosundet* gennem N., V. og S. til fri V. om *Eløen*. Det viser Hurtigblink mod N. over *Næskrakken*, *Billekrakken* og *Bævekollen* samt mod S. over *Midtfjordboen*, rødt Lys fra fri S. om *Hortenskrakken* til fri N. om *Østøen*, forøvrigt hvidt, fast Lys. Fyrapparat af 4de Orden. Taagesignal gives med Klokke. 59° 26' 5" N. Br. 10° 35' 15" Ø. Lgd.

**Forestaaende Tænding af Fyrlamper.** I 1894 tændes følgende Fyrlamper:

*Bukkevikskjær*, *Tromsund*. 58° 29' 50" N. Br. 8° 53' 30" Ø. Lgd.

*Mærde*, *Arendal*. 58° 25' 20" N. Br. 8° 48' 0" Ø. Lgd.

**Store Torungen.** Paa Grund af Reparation er *Store Torungen* Fyr slukket fra den 1. Juni—15. Juli 1894. 58° 23' 50" N. Br. 8° 47' 55" Ø. Lgd.

**Sandvikodden.** Paa Grund af Reparation slukkes *Sandvikodden* Fyr fra den 1. Juni—15. Juli 1894.

Naar Fyret igen tændes, viser det hvidt Hurtigblink fra S. 16° Ø., lidt Ø. om *Lille Torungen*, til S. 63° Ø., iøvrigt hvidt, fast Lys i samme Vinkel som nu. Fyret forhøjes og forstærkes til 5te Orden. 58° 26' 5" N. Br. 8° 47' 25" Ø. Lgd.

### Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Vrag i Nordøen.** Den 7. Marts. 56° 0' N. Br. 2° 28' Ø. Lgd. En Bark af Træ. Sejlene i Stumper. Bagbords Anker for Klydset.

Den ? 54° 0' N. Br. 5° 33' Ø. Lgd. Vraget af et stort Skib, kun lidt over Vandet.

Den 26. Marts. 51° 57' N. Br. 3° 36' Ø. Lgd. Et hvidmalet Vrag med Bunden opad.

Den ? 51° 51' N. Br. 3° 16' Ø. Lgd. Vraget af norsk, tremastet Skonnert »*Laguna*« med Bunden opad, paasejlet af norsk Damper »*Prospero*«. Antages at være det samme, som ovennævnte Vrag.

**Norge. Forestaaende Tænding af Fyrlamper.** I 1894 tændes følgende Fyrlamper:

<i>Brækneholmen, Lister</i>	58° 5' 40" N. Br.	6° 35' 20" Ø. Lgd.
<i>Hitterød, Napodden,</i>	58° 15' 0" —	6° 31' 45" —
<i>Dusevigen, Varanæspynten,</i>	58° 59' 50" —	5° 41' 20" —
<i>Tellevaag, Nordre Skogsnæs,</i>	60° 14' 35" —	4° 59' 15" —
<i>Hennø, Hennøstakken,</i>	60° 41' 15" —	4° 43' 35" —
<i>Askroven,</i>	61° 30' 35" —	5° 0' 0" —
<i>Vedelskytten, Oldersundet,</i>	61° 47' 25" —	4° 54' 25" —
<i>Næsje, Bremangerpollen,</i>	61° 48' 40" —	4° 51' 10" —
<i>Haastenen, Aalesund,</i>	62° 29' 20" —	6° 4' 10" —
<i>Bækkerholmen, Hustadvoiken,</i>	62° 57' 5" —	6° 59' 50" —
<i>Veiholmen, Singholmen,</i>		
<i>Smølen,</i>	63° 31' 0" —	7° 56' 10" —
<i>Vik, Jutvikskjær,</i>	65° 18' 0" —	12° 8' 40" —
<i>Vegen, Leikua,</i>	65° 38' 25" —	12° 4' 0" —
<i>Nordre Sørholmen, Søvik</i>	65° 55' 20" —	12° 23' 40" —
<i>Hopen, to Fyrlamper, Lofoten,</i>	68° 11' 45" —	14° 23' 30" —
<i>Sauø, Henningsvær, do.</i>	68° 9' 10" —	14° 16' 0" —
<i>Festvaag, do.</i>	68° 10' 0" —	14° 15' 0" —
<i>Stene, do.</i>	68° 6' 45" —	13° 50' 30" —
<i>Nufsjord, do.</i>	68° 1' 25" —	13° 23' 0" —
<i>Hovsun, GimsøN.-Kant, do.</i>	68° 20' 35" —	14° 10' 0" —
<i>Hooden, Vesterdaalen,</i>	68° 49' 0" —	14° 34' 30" —

**Forestaaende Forandring af Fyr.** I 1894 forandres følgende Fyr saaledes:

*Dusevigen* Fyr, *Stavangerfjord*, nedlægges og en Fyrlampe tændes. 58° 59' 50" N. Br. 5° 41' 20" Ø. Lgd.

*Rauøen* Fyrs N.-lige Lysgrænse skal gaa fri V. om *Bollen* og *Blegeskjær*. 61° 18' 0" N. Br. 4° 54' 35" Ø. Lgd.

*Stavenæs* Fyr, *Kristiansund*, skal vise Hurtigblink mellem *Treflisleden* og *Skillingsleden*, rødt Lys V. for *Treflisleden* og Ø. for *Skillingsleden* indtil fri Ø. om *Hilbaaren*, forøvrigt hvidt Lys. 63° 6' 50" N. Br. 7° 40' 15" Ø. Lgd.

*Støt Fyr* skal vise rødt Lys over Ø.-Kant af *Husøen* og de Ø. for denne liggende Skjær, omtrent fra S. til S. 30° Ø. 66° 56' 35" N. Br. 13° 28' 55" Ø. Lgd.

*Bjørnøen* Fyrs N.-lige Lysgrænse vil blive lagt en Streg længere mod V., over den N.-lige Del af *Landegode*, og Lyset vil i denne Sektor blive Hurtigblink. 67° 25' 10" N. Br. 14° 27' 40" Ø. Lgd.

**Forestaaende Forandring af Fyrlamper.** I 1894 forandres følgende Fyrlamper saaledes:

*Valsøeren* skal vise rødt Lys fra fri N. om *Masseskjærene* til Lysgrænsen S. 66° Ø. 63° 52' 30" N. Br. 9° 45' 55" Ø. Lgd.

*Ytre Mykøerne* skal vise rødt Lys over *Storfaldene* eller *Knusfaldene*, fra fri V. om *Skjærboerne* til S.-Kant af *Jutøpynten* og fra Inderkant af *Finsø* til fri N. om *Mærra*. 66° 45' 45" N. Br. 12° 29' 55" Ø. Lgd.

*Græsholmen* skal vise Lys med Formørkelser. Lysgrænsen mod N. flyttes V. efter til Ø.-Kant af *Rogeln* med rødt Lys fra fri V. om *Rolnæsboen* til fri S. om Skjærene ved *Søndre Rolnæs*, forøvrigt hvidt Lys. 68° 40' 15" N. Br. 16° 39' 45" Ø. Lgd.

havet og Donau ankomne Skibe, er nu bleven reduceret til 3 Dages Observation i Mahon.

Donau-Markedet holder sig vedblivende utilfredsstillende, og Vandstanden i Floden er fremdeles lav, idet der kun er 17 à 17½ Fod Vand. Partraterne til L. H. A. R. er for Lastning i Begyndelsen af April 11/3 à 11/6. Option Hamburg 6 d. ekstra, medens der for Slutningen af April og Begyndelsen af Maj kan opnaas 11/9 à 12.

Middelhavs-Markedet holder sig ligeledes vedblivende svagt; der er kun faa Ordre for April-Baade. Fra Grækenland er det næsten umuligt at erholde Ertsfragter for prompte Baade. Fra Ergastena eller Seriphos noteres til Middlesbro kun 7/9 à 8', til Maryport, Dünkirk, Rotterdam etc. 8/3 à 8/6.

**Harstad** Lysgrænse Ø. om *Laukholmen* vil blive flyttet Ø. om *Smaaholmgrund* og *Lille Rogeln*. 68° 48' 5" N. Br. 16° 38' 35" Ø. Lgd.

**Finsnæs** S.-lige Fyrlampe skal vise vekslede Lys. 69° 14' 0" N. Br. 17° 58' 20" Ø. Lgd.

**Varnæs**. Paa Grund af Reparation slukkes *Varnæs Fyr*, *Flekkefjord*, fra den 1. Maj—1. August 1894. Naar Fyret tændes igen, vil dets Lysgrænse mod NØ. blive forandret fra N. 74° Ø. til c. N. 55° Ø. 58° 10' 40" N. Br. 6° 37' 40" Ø. Lgd.

**Tarven**. I 1894 skal et Fyr tændes paa *Tarven*. *Hegrestenen*. Det skal lyse fra fri V. om *Asenøgruppen* gennem N. og V. til fri V. om *Storfosen* og *Kraakvaagø*. Det skal vise Hurtigblink mod N. over *Melstenen* og mod S. over *Ugstenen*, iøvrigt hvidt, fast Lys. Fyrapparat af 4de Orden. 63° 48' 40" N. Br. 9° 23' 10" Ø. Lgd.

**Holland**. *Friesche Zeegat* og *Ems*. I *Friesche Zeegat* og i *Ems* er Afmærkningen igen i Orden, dog mangle endnu enkelte Topbetegnelser.

**Zuiderzee**. I *Zuiderzee* er Vraget, som laa sunket paa 52° 33' 44" N. Br. 5° 21' 37" Ø. Lgd., optaget.

**Zeegat van Goeree**. I *Zeegat van Goeree* er ved *Zuidwall* udlagt et rødmalet Skib med Skydeskiver og rød Ballon. 51° 48' 40" N. Br. 4° 6' 54" Ø. Lgd.

**Schelde**. Ved *Overloop van Margriet* i *Schelde* er den sort og hvid lodret stribede Tøndevager M 1 med Kors ombyttet med en sort Tøndevager med afkortet Kegle.

I Begyndelsen af Maj 1894 begyndes Forandringen af Afmærkningen efter det nye System i *Roompot*, *Hammen*, *Veregat* og *Haringvorer*. Den røde Tønde Nr. 1 med rød Ballon, *Kaloo*, ombyttes med en rød og sort lodret stribet Andvningstønde, mærket *Oostgat* med hvidt, med Kors som Topbetegnelse.

**England**. *Themsen*. Grænselinien mellem *Mucking Fyrs* røde og hvide Sektor gaar i Ø., ¼ Kml. S. om *Chapman Fyr*-baake.

**Humber**. Paa *Grinsby road* ligger et Vrag sunket, fra Tønden ved *Middle Fyrskib* i S. 25° Ø., 5¾ Kbl. og fra Fyret paa *Grimby V.-Pier* i N. 76° Ø. En Vragtønde er udlagt tæt NØ. for Vraget. 53° 35' 35" N. Br. 0° 0' 50" V. Lgd.

### Nordlige Atlanterhav.

**Frankrig** *Concarneau*. Den 26. Marts 1894 er Belysningen ved *Concarneau* forandret.

**ile d'Oleron**. Den 1ste April 1894 flyttes den SV.-lige Baake ved *Gatseau* og Baaken ved *Galon d'Or* ca. ½ Kbl. N. hen. Baaken ved *Gatseau* forandres og kommer til at bestaa af en høj Pæl med stort Topmærke.

**Foreneede Stater i Nord-Amerika**. *Monomoy shoals*. *Massachusetts*. I *Bearses channel* har en Grund dannet sig mellem *Shovel'ul shoal* og *Bearses shoal*, c. 4 Kbl. S. 57° Ø. fra *Monomoy Fyr*. Paa Grunden er der ved Lavvande kun 4 Fod Vand.

Skonnert „*Laura E. Messer*“ ligger sunken i 12 Fod Vand paa *Pollock Rip shoal*, fra *Monomoy Fyr* i N. 77° Ø., 2¼ Kml. Vraget skal snarest mulig uskadeliggøres.

**Long islands sound**. **New-York**. Fyret paa *Gardiners island*, ved Indløbet til *Gardiners bay*, er paa Grund af Fyrtarnets Reparation midlertidig slukket.

**Chesapeake bay**. **Virginia**. Omtrent den 16de Marts 1894 udlægges Fyrskib Nr. 46 ud for det Sted, hvor *Wolf Trap Fyrtaarn* stod, og Skonnerten „*Drift*“ inddrages.

Ertsfragterne fra *Elba*, *Benisaf* og de spanske Havne holde sig paa samme Standpunkt som forud.

Det amerikanske Marked er ogsaa livløst. Kornfragterne fra de nordlige Havne ere 3/ à 3/1½ d. C. F. O. Basis, medens Partraterne til Antwerpen eller Rotterdam ere gaaede ned til 2/6 d. For Stykgods er det højest opnaaelige til U. K. 12/6 d. à 13'. Fra *Pensacola* til U. K. noteres 105'.

Det indiske Marked er meget stille. Fra *Bombay* noteres for April 186 d. à 189 d., Maj 186, Juni 18/ à 18/6. *Calcutta-Raterne* holde sig som sidst noteret, hvilket ogsaa gælder for *Madras* og *Burmah*. *River Plate Markedet* er fast og noteres for April 23/6 à 24/ og de udgaende Rater holde sig ligeledes faste paa 103 à 106 d.

Fyrskibet viser 2 hvide, faste Fyr, et fra hver Mast. Flammens Højde: 44 Fod. Synsvidden: 12 Kml.

Skibet har to Master med en rød Ballon paa hver. Skrogget er rødt, mærket *Wolf Trap Nr. 46* med hvidt paa begge Sider.

Taagesignal gives med en Dampfløjte, som hver 110 Sekunder giver to Stød af 5 s. Varighed, Pause 10 s. Naar Dampfløjten er i Uorden, gives Taagesignal med en Klokke.

### Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**Italien**. *Castel di Mezzo*. Fyret paa *Castel di Messo* er igen i Orden og viser hvidt Et-Blink hver 10 Sekunder.

**Lampedusa**. Fyret paa *Punt Cavallo Bianco*, ved Indløbet til *Lampedusa Havn*, er ødelagt af Søn. Et midlertidigt Fyr er tændt, men man kan ikke stole paa det.

### Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

**Mexiko**. *Vera Cruz*. Fra den 2den April 1894 bliver Belysningen ved *Vera Cruz* saaledes, og ikke som tidligere anført, nemlig:

1. Fyret *Benito Juarez* forbliver uforandret.
2. Paa *Told-Pieren* tændes et fast Fyr, kaldet *Porte du Mole Fyr*. Det viser hvidt Lys med 3 røde Sektorer. Den ene røde Sektor lyser fra *Pynt Gorda* til N. 42° Ø., NV. om Revet *Blanquilla*. den anden mellem *Gallega* og *Labendera* og den tredje over Grunden *Hornos*. Synsvidden: 7 Kml. Linseapparat af 6te Orden.
3. Paa *Øen Sacrificios* et Fyr, der viser: Rødt, fast Lys over *Gallega*; hvidt, fast Lys over 6° i Løbet imellem *Gallega* og *Blanquilla*, fra N. 18° V. til N. 24° V.; formærket over *Blanquilla*; hvidt fast Lys over 8° i Løbet mellem *Blanquilla* og *Anegada de Adentro*, fra N. 10° Ø. til N. 2° Ø.; rødt, fast Lys over *Anegada de Adentro* og *Øen Verte*; hvidt Lys med En-Formørkelse hver 6 Sekunder over 100° (Vinklen ikke angiven); og hvidt fast Lys over Ankerpladsen. Flammens Højde: 29 Fod. Synsvidden: 8 Kml. Spejlaparat af 4de Orden. 19° 10' 24" N. Br. 96° 5' 27" V. Lgd.

**Great Bahama bank**. En Grund eller et Vrag er rapporteret at ligge 1½ à 2 Kml. V. for *Great Isaac Fyr*.

**Trinidad Ø.-Kyst**. *Matura bay* og *Mayaro point*. Føreren af Damperen »*Magnetic*« rapporterer at have stødt paa en 14 Fods Koralklippe, kaldet *Mac Millan rock*, som ligger i 7 à 8 Fv. Vand i *Matura bay* paa 10° 36' 30" N. Br. 60° 59' V. Lgd.

Grundt Vand er igen rapporteret indtil 1¼ Kml. Ø. for *Mayaro point*.

### Karantænebestemmelser m. m.

**Spanien**. Skibe fra *Anadoli Cavak* underkastes 3 Dages Observation.

**Grækenland**. -- Skibe fra *Saloniki* og *Dardanellerne* underkastes 1 Dags, fra *Sinope* og *Trapezunt* 5 Dages Observation. Karantænen for Skibe fra *Konstantinopel*, *Kysterne af Bosporus*, *Marmorhavet* og *Dardanellerne* er forandret til 5 Dages Observation. Der gives Skibe fra *rumænske Havne*, *Bourgos*, *Varna*, *Cherson*, *Nikolajev*, *Odessa*, *Sebastopol* og *Havne ved det Azovske Hav* samt *Strækningen Anapa—Hoppa*, fri Praktika, efter at streng Lægeundersøgelse er foretaget.

### ABONNEMENTSPRISEN

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

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

### AVERTISEMENTSPRIS:

Første Side pr. Petittlinie à 45 mm Brede	25 Øre,	udenlandske	35 Øre
De øvrige Sider	—	do.	25 —
Moderation for	5 Gange	10 Gange	25 Gange
½ Side eller derover	20 %	30 %	50 %
Mindre end ½ Side	10 %	20 %	40 %

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER FREDAG.

Nr. 30.

Kjøbenhavn, Fredag den 20. April 1894.

1. Aarg.

INDHOLD: Sø- og Handelsretsdøm. — Maskinmestre og Skibsførere. — Til Fyr- og Vagervæsenet. — Generalforsamlinger. — Fiskeri-Statistik. — Hyren i Kjøbenhavn. — Baadudsætning. — Fra Sø og Land. — Havarier og Forlis. — Skibsefterretninger. — Fragtberetninger. — Efterretninger for Søfarende.

## AXEL E. AAMODT,

18, Kongens Nytorv 18.

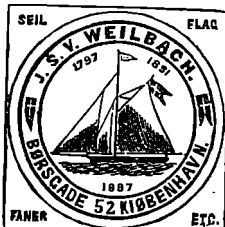
Grundlagt 1857. Telefon 106.

De af Søkaartarkivet udgivne nye Skibs- og Maskin-Dagbøger anbefales.

## Cacaopulver,

Kæks, Biscuits, Chocolate, Confekt.

Brødr. Tychsens Fabrikslager, Lille Kannikestræde 3, Kjøbenhavn K.



Isolering (Kieselguhr, Filt m. m.) paa Kjedler, Dampvrer m. m.

## Masons Reductionsventiler.

A. B. Reck,

Gothersgade 155, Kjøbenhavn K.

Fra Aktiebolaget Bofors & Gullspång i Sverrig leverer jeg paa Bestilling større og mindre Gjenstande i

### støbt Staal, saasom:

Skibsstævne,  
Skibsskruer,  
Roerrammer,

Stempler,  
Krumtappe,  
Ambolte,

Tandhjul,  
Ankere,  
etc. etc

Støbt Staal fra Bofors-Gullspång er smeddeligt samt i Styrke og Sejghed fuldt jævnførligt med det bedste smeddede Staal af tilsvarende Haardhedsgrad.

Kjøbenhavn.

Jørgen Jensens Efterflgr.

Ankere & Kjæder, Tougværk og alle Skibs-Inventarier anbefales fra Lager.

John Forbæch,  
St. Annæ Plads 19 & 21.

## Anders Nielsen,

Fredericiagade 27.

Største Lager

af

Fedevarer.

## E. Husted & Co.

Merchants & Ship Brokers,  
Newcastle on Tyne.

Telegrams: Husted.

## Helsingborgs Varfs Aktiebolag

(Helsingborg, Sverige)

utför nybyggnader, reparationer och bottenmålning af jern- och träfartyg; för ständigt lager af allt härtill hörande.

Torrdocka 290 × 50 × 15 fot. Hamnens djup 22 fot.

Under byggnad och till salu en tremast-stålskonert 250 Reg. tons, lastar 500 tons D. W. på 11 fots djupgående.

Telegrafadress: Varfsbolaget.

## Dahlstrøm & Lohmann.

Maskinbyggeri og Kjedelmedie.

Grundlagt 1866.

Telefon 1708 (Sømandshjemmet).

Kjøbenhavn C. Christianshavns Kanal 6.

Særlig bekvemt beliggende med Bolværk til Kanalen udfor Wilders Plads for Udførelsen af alle Arter af Skibsarbejde.

Reparation af Skibsmaskiner og Kjedler

udføres hurtigt.

## C. F. Schlüter, teknisk Maskin- og Skibshandel.

Grundlagt 1857.

Kjøbenhavn. 26, Peder Skramsgade, K.

Import og Export-Lager til en gros Priser af Maskin- og Cylinderolier og Alt til Sømaskiner henhørende.

## Aktieselskabet Det Dansk-Russiske Dampskibsselskab.

Tegningen af nye Aktier afsluttes med Udgangen af indeværende Maaned.

Kjøbenhavn, i April 1894.

P. B. V.

Martin Carl.

# Staaltraadstovværk

i alle Kvaliteter og Konstruktioner for Transmissioner, Hejseværker, Kraner, Tovbaner etc.

**Galvaniseret Jern- og Staaltraadstovværk, Galvaniserede Staaltraads Trosser og Kabler samt Liner til Skibsbrug, Lynafledertovværk af Jern og Kobber, Staaltraadsliner til elektriske Buelamper, Transmissions-Tov af Hamp, Manila og Bomuld, Transmissions Tov- og Snoreskiver, Patent-Laase og**

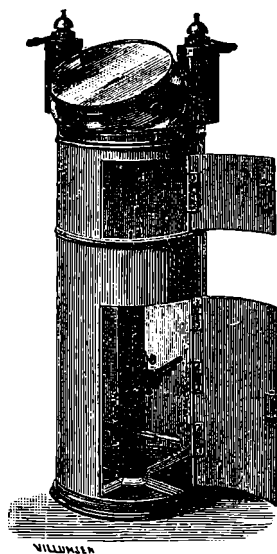
Patent-Smørelse for Staaltraadstovværk etc. leveres fra

**KABELFABRIK, LANDSBERG a/W.**

ved Repræsentanten for Danmark

**WM GOTTSCHALCH,**  
Niels Juelsgade Nr. 1,  
Kjøbenhavn K.

## Cornelius Knudsens Etabl.,



37. Kjøbmagergade Kjøbenhavn.

Patent Multiplikator, Kompasser,

Sprit- og Baadskompasser,

Patent Tidsglas. Saltmaalere.

Sextanter og Oktanter.

Kaptejn Rungs

Universal-Bathometer.

Logge og Loddemaskiner.

Dybhavsthermometre  
med Vendeapparat.

Barometre, Thermometre, Manometre.

Indicatorer. Tegnebestikker.

Parallellnealer.

Marinekikkerter.

Complete Dykkerdragter

Premierløjtnant Clausens

Patent Universal Deflektor.

Reparationer udføres med Omhu.

Kjøb, Salg og Nybygning af Sejl- og Dampskibe, Uddybningsmateriel og Transportpramme

besørges fordelagtigt af

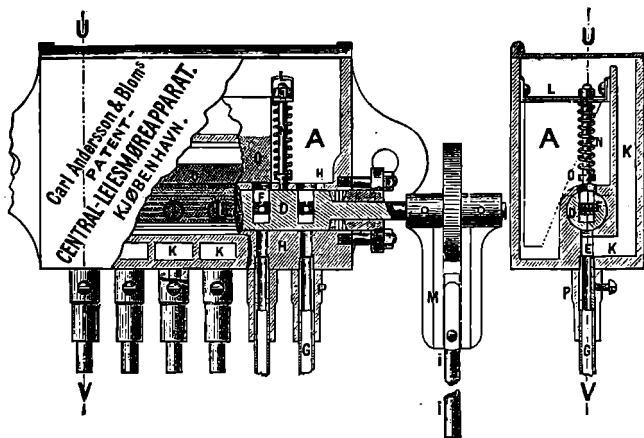
**Ingeniør Andr. Vang,**  
Kjøbenhavn.

D'Hrr. Maskinmestres Opmærksomhed henledes herved paa Firmaet

**CARL ANDERSSON & BLOMS**

anerkjendte automatiske

„Central Lejesmøreapparat“.



I Løbet af 4 Aar afsat 3000 Apparater. Garanti 10 Aar.

## Ny Carlsberg Øl

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

Bryggeriets Aftapningsanstalt: Pileallé 5.

Depot: Toldbodgade 14.

## Anders Rasmussen,

Skomager, Svendborg,

**Specialist i vandtæt Fodtøj & Søstøvler.**

Flere Aars Erfaring og mange Anbefalinger for leverede vandtætte Søstøvler.

Alt Fodtøj kan leveres vandtæt.

# „Dansk Søfartstidende“

begyndte den 1. April et nyt Kvartal. Bladet bringer Artikler om alle i Forbindelse med Skibsfarten og Fiskeriet staaende Forhold og følger alle Bevægelser paa Søfartens Omraade her hjemme og i Udlandet; det bringer ugentlige Beretninger om Fragtforholdene gennem Meddelelser fra London, Liverpool, Newcastle o/ Tyne, Lübeck, New-York og Kjøbenhavn; det indeholder Søkortarkivets „Efterretninger for Søfarende“.

„Dansk Søfartstidende“ bringer en ugentlig Oversigt over danske Skibes Bevægelser, støttet paa Meddelelser fra de fleste danske Damp- og Sejlskibs-Rederier; endvidere udførlige Meddelelser om Nybygninger, Havarier, Forlis. Det bringer en ugentlig Beretning om Forhyringsforholdene, maanedlige Meddelelser om Fiskeexporten og Fiskehandelen, Oversigt over de meteorologiske Forhold m. m. m.

„Dansk Søfartstidende“, Organ for Søfarten og Fiskeriet, fremtræder tillige som Efterretningsorgan for Skibsfarten og bringer gennem sine talrige Forbindelser i Ind- og Udland udførlige og paalidelige Meddelelser om alle Søfartsforhold.

Abonnement for April Kvartal 1894 à 1 Kr. 50 Øre foruden Postpenge, tegnes paa alle kgl. Postkontorer og Brevsamlingssteder, i alm. dansk Skibsførerforenings Kontor, St. Annæ Plads 13, K, fra 11—3, i Redaktionen, Holsteinsgade 9, Ø, og hos Fuldmægtig Westrup i det forenede Dampskibsselskabs Skibsinspektion. Dansk Søfartstidende egner sig fortrinligt til Annoncer, der ønskes udbredte i alle Søfartskredse i Ind- og Udland.

Annoncer modtages ovennævnte tre Steder og i Triers Bogtrykkeri, Bredgade 32, K.

## Sø- og Handelsretsdom.

S. S.  $\frac{9}{3}$ . Dom, afsagt den 14de Marts 1894, angaaende Erstatning for Indtagelse af en mindre Ladning end betinget i Certepartiet.

Et herværende Firma havde købt ca. 500 Tons Hvedeklid af et engelsk Firma og solgt dem igen cif. til et Firma i Aarhus. Da det paa Grund af Prisernes Fald blev af Vigtighed for førstnævnte Firma, at dets Køber ikke fik nogen berettiget Grund til at gaa fra Handlen, betingede det sig udtrykkelig i det Certeparti, som oprettedes med et tysk Rederi om Kliddenes Transport fra England til Aarhus, at Skibet skulde kunne indtage mindst 450, højst 550 Tons Hvedeklid («circa» gav nemlig her et Spillerum af 10 pCt.). Ikke desto mindre indtog Skibet kun 399 Tons, og Aarhus-Firmaet erklærede sig derfor løst fra Handlen. For det herved lidte Tab anlagde derefter det kjøbenhavnske Firma nærværende Sag mod det tyske Rederi ved Sø- og Handelsretten som vedtaget Værning.

Retten statuerede, at Rederiet, da det overfor Sagføreren havde paataget sig den i Certepartiet givne Garanti for, at dets Skib ladede et Minimum af 450 Tons Klid, ogsaa maatte være forpligtet til at erstatte det Tab, Befragteren led, ved at denne Klausul misligholdtes. At Befragteren ikke udtrykkelig havde oplyst Rederiet om Indholdet af den af ham sluttede Salgskontrakt om Kliddene, kunde intet relevare, da Rederiet efter Certepartiets Indhold havde haft tilstrækkelig Opfordring til selv at forhøre sig herom, hvortil i øvrigt kom, at den her foreliggende Klidhandel ingenslunde kunde siges at være af et fra det almindelige afvigende Indhold.

At der ikke af de engelske Afladere paa Konossementet eller paa anden Maade var taget Forbehold i Anledning af, at Skibet indtog for ringe Ladning, kunde ikke betage Befragteren hans Ret.

Rederiet dømtes derfor til at betale for det første det ved Klid-Kontraktens Ophævelse og derefter følgende Salg ved Mægler lidte Tab af c. 6000 Kr., endvidere Udgifterne til Mæglerkurtag, Voldgiftskendelse og Sagførers Rejse til Aarhus, c. 440 Kr., derimod ikke Udgifterne ved en i Aarhus optagen, men overflødig Notarialprotest, og heller ikke det Beløb, som det engelske Firma havde forlangt godtgjort af det herværende Firma, fordi Skibet havde taget mindre end solgt. Med Hensyn til dette sidste bemærkede Retten nemlig, at »det hverken er givet, at Firmaet ikke uden Vanskelighed havde kunnet oplage Resten med et andet Skib eller er nærmere oplyst, hvorledes det i saa Henseende har affundet sig med det engelske Firma«.

Rederiet havde anlagt Kontrasøgsmaal til Betaling af Overliggedagspenge, fordi Skibet var opholdt 4 Dage i Aarhus, inden Udlosningen begynte. Disse kunde imidlertid ikke tillægges det, da Opholdet var en nødvendig Følge af den fra Aarhus-Firmaets Side stedfundne Refusion og de derved nødvendiggjorte Forhandlinger, altsaa af Omstændigheder, for hvilke efter det Anførte netop Rederiet selv havde Ansvar. Sagens Omkostninger hævdes.

E. T.

## Maskinmestre og Skibsførere.

I det sidst udkomne Nummer af »Tidsskrift for Maskinvæsen« har Redaktionen, i Anledning af de her i Bladet (Nr. 24) fremsatte Bemærkninger til en efter

»Naut. Mag.« gengiven Artikel om Maskinmestrenes Subordination, rettet et ganske ubeføjet Angreb paa Redaktionen af »Dansk Søfartstidende«. Dette Angreb hviler saa at sige helt igennem paa Misforstaaelser, og skønt disse unægtelig forekomme os at være iøjnefaldende for enhver, der har gennemlæst vore ovennævnte Udtalelser, skulle vi dog med nogle Ord belyse dem. Forinden maa vi dog gøre den Bemærkning, at vi ikke fremdeles kunne diskutere denne Sag med det ærede Tidsskrift, naar Diskussionen ikke kan føres rent sagligt; det forekommer os nemlig at være nødvendigt, at dette saa vidt muligt overholdes i enhver Diskussion, der føres i et Fagblad, og naar vi nu søge at rellede den ærede Redaktion paa de Punkter, i hvilke den i en meget væsentlig Grad har skejdet ud fra ovennævnte Regel, saa er det en Undtagelse, som vi sé os nødsagede til at lade passere.

Red. af »Tidsskrift for Maskinvæsen« begynder nemlig med at udtale, at »danske søførende Maskinmestres Stilling, Lønning m. m. i de sidste Maaneder ere blevne gjorte til Genstand for en Række Angreb i »Dansk Søfartstidende« og den udtaler i Slutningen af sin Artikel, at Maskinmestrene »ikke kan forvente en upartisk Behandling i nævnte Blad«. Til Begrundelse af disse Udtalelser anføres intet. At de ere i høj Grad uvederhæftige, have vi let ved at paavise. I den Diskussion, der for Tiden føres i »Dansk Søfartstidende« om Hyreforhold, og under hvilken Maskinisternes Lønningsforhold ere blevne fremdragne, have vi nemlig indtil nu aldeles ikke udtalt os, og skønt vi selvfølgelig erkende, at vi i det væsentlige sympatisere med de fra Hr. Fuldmægtig Hillestrøm fremkomne Udtalelser — hvad vi ved anden Lejlighed skulle begrunde — have vi dog uden Betænkning givet Plads for et udførligt Indlæg fra anden Side (Hr. Overmaskinmester Andersens Artikel i »Dansk Søfartstidende« Nr. 26). Og endelig kan »Tidsskrift for Maskinvæsen« dog ikke være uvidende om, at dets egen Redaktør, Hr. de la Laing, gentagne Gange har havt Ordet her i Bladet for at tale Maskinmestrenes formentlige Interesser. I de Diskussioner, der have været førte her i Bladet om Maskinistforhold, have vi i det hele taget stedse med fuldstændig Upartiskhed givet Ordet til begge Parter. Vi ønske ogsaa at gøre dette i Fremtiden, men Forudsætningen maa rigtignok være, at man fra den anden Side ikke imødegaa os paa den Maade, som det er sket i »Tidsskrift for Maskinvæsen«, hvor man endog gør sig skyldig i den Taktløshed at kaste Ansvar for den omtalte Artikel over paa et enkelt Medlem af dette Blads Redaktion, skønt den jo med al ønskelig Tydelighed fremtraadte som kommende fra Redaktionen.

Vi gaa derefter til selve Sagen. Vi have fremsat det Ønske, at vore Redere vilde følge deres svenske Kollegers Eksempel og stille Maskinmesteren ombord i vore Skibe paa den Plads, der tilkommer ham, og som han med Rette kan gøre Fordring paa — som sideordnet Navigatøren i den daglige Tjeneste; vi have derimod udtalt os imod, at han fik en ekseptionel Stilling, der tillader ham at optræde paa en udisciplineret Maade overfor Skibets Fører. Andet eller mere have vi ikke udtalt, og vi have navnlig intet Øjeblik tænkt paa, at Rederens Ret til at antage og afskedige Maskinmesteren i mindste Maade skulde beskæres; vi vilde endog være en afgjort Modstander af enhver Bestræbelse i saa Henseende. Men vi have fremhævet det som værende ogsaa i Redernes vel forstaaede Interesse, at det slaas fast i den almindelige Bevidsthed og i Praksis, at ombord i et Skib er Kaptajnen den Højstbefalende, er han den, der med det største Ansvar forener den højeste Myndighed; ved Siden af ham staar Maskinmesteren, der i den ham anviste, meget betydningsfulde Virksomhed har en udstrakt, som Regel uindskrænket Myndighed, men som iøvrigt, saa længe han er ombord, hører til et Samfund, der har det tilfælles med andre civiliserede, og for Resten ogsaa uciviliserede, Samfund, at det har en Instans, der til syvende og sidst har det afgørende Ord — Kaptajnen nemlig; at en saadan Instans findes, er til med ombord i et Skib nok saa nødvendigt som i mange andre Samfund.



Om Maskinmestrene nu have denne Opfattelse af deres Stilling — der tilvisse fuldt ud indrømmer dem den store Betydning, som deres ansvarsfulde Gerning og deres anerkendte Dygtighed giver dem — derom ville vi ikke strides, thi det vilde være en Strid om Kejserens Skæg. Vi kunde tilvisse anføre Eksempler nok paa, at de ikke opfatte deres Stilling saaledes, men det skulle vi af gode Grunde afholde os fra. Vi have imidlertid den Anskuelse, at Maskinmestrene gennemgaaende have en anden Opfattelse af deres Stilling ombord, og hvis dette forholder sig rigtigt, da er det saare naturligt, at de kunne have optraadt paa en overlegen og mindre høflig Maade, thi da vil deres Opfattelse som Regel have været i skarp Modstrid med Skibets Førers. Men er det ikke rigtigt, og er vor ærede Modstander enig med os i vor ovenfor fremsatte Anskuelse, der giver enhver sit, da lad os i Forening arbejde hen til, at denne vinder saa almindelig Anerkendelse som mulig.

## Til Fyr og Vagervæsenet

tillade vi os gennem Deres ærede Blad at fremkomme med Ønsket om at faa en Vager udlagt ud for Gammel Skagens Fyrtaarn, saaledes at man kan sætte sin Kurs fra Højens Boje paa Vageren eller tæt forbi den og fra den igen tæt om Bøjen paa Skagens Rev. Det hænder ofte, naar man kommer vestfra, at man paa dette Strøg møder en Masse Dampere samtidig med at Farvandet er fuldt med krydsende Sejlskibe, alle knibe saa nær til Landet som muligt, for ikke at gøre Vejen længere end nødvendigt; man tvinges derved jævnlige til at give Bagbord Ror og kommer nærmere til Landet end man ønsker. Naar der nu var en Vager, vilde man altid have noget at holde sig til, hvorimod man ellers skal gisse sig til, om man er langt nok ude eller ej. At en Gasboje anbragt paa dette Sted vilde være meget kærkommen, hvilket nogle tyske Skibsførere udtalte sig om for nogen Tid siden, ville vi villig indrømme; men saa store Fordringer ere vi for beskedne til at fremkomme med, og faa vi en Vager ville vi paa Forhaand takke for den.

Ærbødigst  
paa flere Skibsføreres Vegne  
S.

## Generalforsamlinger.

(Forsinket af Mangel paa Plads).

Dampskibsselskabet »Myren« har holdt ordinær Generalforsamling.

Cand. jur. Lehmann dirigerede.

Forretningsfører, Mægler U. Holm aflagde Beretning og Regnskab. For de større Dampskibe havde Aaret været uheldigt, særligt i Østersøfarten. Derfor var »Anna« fra Østersøfart gaaet i Nordøfart, om den end maatte siges at være noget lille herfor. Den var særlig gaaet med Sildefragt, men Udbyttet havde, trods gode Fragtpriser, været mindre godt paa Grund af den meget uheldige Vinter. Trods Storme havde den holdt sine Ture, men med Forsinkelse og forøget Kulforbrug. Kun et mindre Havari var at optegne.

Af Regnskabet fremgik, at Overskudet var 10,480 Kr. Heraf henlagdes til Reservefonden 5750 Kr., og til Aktionærerne udbetales 4600 Kr. eller 4 pCt. Overskudet var ialt lidt over 9 pCt. af Aktiekapitalen.

Der gaves Decharge.

Dampskibsselskabet »Torm« har holdt sin aarlige Generalforsamling. Kaptajn Harboe dirigerede.

Forretningsfører Torm meddelte Aarsberetningen. Sidste

Vinters Strenghed havde medført temmelig betydelige Tab. Senere havde Skibene sejlet hele Aaret, men med daarlige Fragter. Under disse Forhold havde det næsten undret ham, at der var blevet opsejlet et ikke ringe Overskud. Skibenes Tilstand var god. Siden Nytaar havde Skibene været i Fart, og man stod betydelig bedre end f. A. ved denne Tid.

Dirigenten oplæste dernæst Regnskabet, hvorefter Aktiudbyttet blev 6 pCt.

Der gaves enstemmig Decharge.

Forretningsføreren motiverede dernæst et Forslag om Bemyndigelse for Bestyrelsen til, naar den fandt det formaals-tjenligt, at anskaffe et nyt Skib og til at rejse de hertil fornødne Pengemidler. Skibet, som tænkes anskaffet i Kiel, ligesom Selskabets nuværende 2 Skibe, vilde koste 250,000 Kr. Det var Tanken, at laane de 80,000 Kr. og at udbyde nye Aktier for 170,000 Kr.

Forslaget vedtoges enstemmig.

Til Komiterede genvalgtes Grosserer J. Salomon og Kaptajn Rasmussen.

Dampskibsselskabet paa Bornholm af 1866 afholdt sin aarlige Generalforsamling i Rønne den 30te Marts.

Formanden, Agent Christiansen, aabnede Mødet og foreslog som Dirigent fhv. Bankbestyrer og Branddirektør Lohmann.

Sagfører Lund meddelte Beretningen og gennemgik det reviderede og deciderede Regnskab for sidste Aar. Selskabets Skibe have ialt udført 301½ Rejse, Tur og Retur, mellem Kjøbenhavn og Rønne, tildels anløbende Ystad, med Post, samt 8 Rejser paa Colberg. Aarets Brutto-Indtægter, derunder Vederlaget for Postens Befordring, har udgjort 211,670 Kr. 97 Øre, hvorimod Brutto-Udgifterne, derunder en større Reparation af »Heimdals«, have udgjort 187,716 Kr. 18 Øre, hvorefter Overskudet andrager 23,954 Kr. 79 Øre. Heraf er henlagt til Reservefonden 7000 Kr. og udbetalt i Udbytte til Aktionærerne à 10 Kr. pr. Aktie 16,000 Kr., medens Restbeløbet 954 Kr. 79 Øre er overført som Kassebeholdning til næste Regnskab.

Der gaves enstemmig Decharge.

Derpaa foretoges Valg af et Medlem i Bestyrelsen i Stedet for Købmand Chr. Thorsen, der fratraadte efter Tur, og en Revisor i Stedet for Kaptajn Westh, der ligeledes fratraadte efter Tur, hvilke begge blev genvalgte.

Aktieselskabet Burmeister & Wains Maskin- og Skibabyggeri har holdt sin aarlige Generalforsamling. Højesteretsagfører Shaw dirigerede.

Bestyrelsens Formand, Geheimeetatsraad Tietgen, meddelte Aarsberetningen. Bestyrelsen havde atter i Aar at beklage et Dødsfald blandt sine Medlemmer, nemlig af Etatsraad Alfred Hansen, der paa Generalforsamlingen i Fjor genvalgtes. Om han end ogsaa i dette Selskab indtog en tilbagetrukken Stilling i god Overensstemmelse med hans hele beskedne Optræden, saa var han dog paa Grund af sin særlige Fordannelse en Medarbejder, hvis Indsigt og Kundskaber altid var af Betydning, og som man ved mange Lejligheder vilde savne. Bestyrelsen havde i hans Sted suppleret sig med Grosserer Fr. Th. Adolph, hvilket Valg i Dag foreligger til Bekræftelse. I det Hele taget kan det forløbne Aar ikke betegnes som noget godt Aar; vel har der til Tider været meget at bestille, men til andre Tider saare lidet, hvilket har medført Afskedigelse af en Del Arbejdere; det begyndte med en Arbejdsstyrke af 1811 Personer, men endte med 1268 Personer; Bestyrelsen har imidlertid søgt at lette Forholdene for de Arbejdere, for hvilke der ikke var Brug, ved at lade dem udbetale helt eller delvis den Kapital, som de havde inde-staaende i Alderdomsforsørgelses-kassen. Aaret begyndte med en lang og streng Vinter, der ikke blot hæmmede Skibsfarten, men i længere Tid ganske standsede den, saa der hverken kom Havarister eller Reparister, og de daarlige Fragtforhold lammede eller næsten standsede Nybygninger, forsaavidt de

ikke vare kontraherede foru. Paa den anden Side staa Aaret højt i den Henseende, at man har afsluttet den største Kontrakt, som man hidtil har havt, nemlig om Bygningen af en stor Damper til den kejserlige russiske Regering for en Sum, der overstiger 5 Millioner Kroner, og som man haaber at skulle faa ligesaa megen — eller mere — Ære af, som Selskabet havde af den Krydser »Mansjur«, som det for nogle Aar siden leverede, og som vel nok tør betragtes som Anledning til, at denne større Kontrakt blev Selskabet overdragen. Kølen blev lagt under Kejsereisens Nærværelse af denne selv og Arbejdet er allerede godt fremskredet.

Efter denne Bestilling blev det nødvendigt at skaffe en større Ophalingsbedding eller Dok tilveje, idet de 3, som man hidtil havde, end ikke kunne optage de større Thingvallaskibe, men Bestyrelsen var imidlertid vegen tilbage for Udgiften; medens Forhandlingerne om Udførelsen stode paa, fremkom der fra Marineministeriet og Havnevesenet samt Frihavsselskabet Ønsker om at give den paatænkte Dok endnu større Dimensioner, end man havde tilsigtet, hvortil man erklærede sig rede mod, at Merudgiften blev Selskabet godtgjort; de derom indledede Forhandlinger endte med en Overenskomst, hvorefter der tilskydes Selskabet en Sum af 360,000 Kr., medens Selskabets egen Udgift for Dokken i den Størrelse, som man oprindeligt havde paatænkt, vil blive omtrent 1 Mill. Kr. Det er selvfølgelig en Fordel for Selskabet at have en saa meget større Dok, der vil være istand til at optage saa godt som alle Skibe, der kunne ventes at komme ind i Østersøen, men paa den anden Side ville ogsaa Driftsudgifterne ved den større Dok blive større end ved den mindre, saa at Afgørelsen kan betragtes som et for begge Parter fair bargain. Til at møde disse Udgifter har man realiseret det i sin Tid tilbageholdte Beløb af Prioritetslaanet i 1885, ialt 767,000 Kr.

Af udførte Arbejder skulde Taleren nævne Dampfærgerne »Thyra« til Statsbanerne, Dampskibet »Frode« til Dampskibsselskabet »Gorm«, Dampskibet »Danmark« til Dampskibsselskabet »Skjold«, Dampskibet »Søderhamn« til H. M. Gehrrens, Hamburg, samt et større Antal større Reparationer til inden- og udenlandske Dampskibe, endvidere Maskiner til Marinens Skibe »Skjold« og »Heimdal« og en Del Maskiner til de danske Sukkerfabrikker. Driftsregnskabet viser, at Bruttofortjenesten har været 747,683 Kr. 13 Øre eller ca. 37,000 mindre end i 1892, Udgifterne 381,590 Kr. 95 Øre eller 24,000 Kr. mindre, Overskudet 366,092 Kr. 95 Øre eller 13,000 Kr. mindre. Status: Maskiner, Inventarium: Christianshavn er 11,500 Kr. større, Refshaleøen 7100 Kr. større, Værktøj: Christianshavn 6614 Kr. 92 Øre større, Refshaleøen 3775 Kr. 22 Øre større, ialt 29,042 Kr. 14 Øre større. Uvisse Fordringer 1,313,316 Kr. 18 Øre større, tildels ikke disponeret Provenu af solgte Obligationer. Paabegyndte Arbejder 149,324 Kr. 92 Øre mindre. 1ste Jan. 1893 udgjorde disse 1,925,105 Kr. 78 Øre, i 1893 udført Arbejde 5,255,932 Kr. 28 Øre, ialt 7,181,038 Kr. Afleveret Arbejde 5,405,257 Kr. 1ste Jan. 1894 paabegyndt Arbejde 1,775,780 Kr. 86 Øre, Værdien af kontraherede ikke afleverede Arbejder 6,492,900 Kr. Varebeholdning 79,817 Kr. 2 Øre mindre. Passiver: Prioritetslaan 767,000 Kr. større, diverse Kreditorer 113,612 Kr. 34 Øre større, Forskud paa Arbejder 169,477 Kr. 42 Øre større, nye Reservefond 68,369 Kr. 75 Øre større. 1 pCt. af 6,812,215 Kr. 9 Øre.

Alderdomsforsørgelseskassen ejer nu 891,924 Kr., som holdes særskilt fra Selskabets øvrige Virksomhed og er anbragt i de i Fortegnelsen nævnte Fonds. Interessenternes Antal var 1109 Personer. Tilskrivningen har været for Klasse A 5.52 pCt., for Klasse B 4.45 pCt. af Ugelønnen, sidste foruden 1/6. Reservefond: I Pensioner er udbetalt 12,219 Kr., Skadeserstatninger 6841 Kr. 8 Øre, afskedigede Interessenter 17,057 Kr. 7 Øre, 10 Enker 5598 Kr. 49 Øre, ialt 41,787 Kr. 64 Øre. Desuden har Selskabet udredet i Pensioner og Understøttelser til Personer, der ikke gaa ind under Alderdomsforsørgelsen 5136 Kr. 8 Øre, til Alderdoms-kassen ialt 42,230 Kr. 90 Øre, til Sygekassen 18,339 Kr. 84 Øre, ialt 65,706 Kr. 82 Øre, som — da den samlede Arbejds-

løn udgjorde 1,410,113 Kr. 23 Øre — altsaa andrager over 4 1/2 pCt. af denne.

Der gaves enstemmig Decharge for Regnskabet.

Til Bestyrelsesmedlemmer genvalgte Kammerherre Meldahl og valgte Grosserer F. Th. Adolph.

Dampskibsselskabet Nordøen har afholdt sin aarlige Generalforsamling. Højesteretssagfører Arntzen dirigerede. Forretningsfører Alfred Christensen aflagde Beretning og Regnskab. Det fremgik af Regnskabet, at den samlede Indtægt, som Skibene havde indsejlet, udgjorde 93,254 Kr. 64 Øre. Overskudet 68,493 Kr. 36 Øre var foreslaaet fordelt saaledes, at der til Reservefond henlægges 35,000 Kr., 5 pCt. af Aktiekapitalen og Resten 13,495 Kr. 36 Øre overføres i ny Regning. Selskabets Status maatte i det Hele taget betegnes som tilfredsstillende, og Udsigterne for det kommende Aar, om de end ikke kunde betegnes som lyse, saa dog betydelig bedre end foregaaende Aar. Naar der ikke iaar blev foreslaaet noget Udbytte, skrev dette sig fra, at Selskabets Love vare noget abnorme med Hensyn til det Beløb, som ifølge disse skulde henlægges til Reservefond, nemlig mindst 55000 Kr.

Der udspandt sig derefter nogen Diskussion om Regnskabet, og bl. a. blev der foreslaaet at udbetale 3 pCt. til Aktionærerne. Grosserer Holme, Medlem af Bestyrelsen, imødegik gentagne Gange de faldne Udtalelser og indstillede, at Generalforsamlingen godkendte det foreliggende Regnskab. Ved den derefter foretagne skriftlige Afstemning forkastedes Forslaget — stillet af Direktør Grut — om at udbetale 3 pCt. til Aktionærerne med 259 mod 118 Stemmer. Der gaves derpaa enstemmig Decharge for Bestyrelsens Regnskab. Sluttelig foretoges Valg af Kommitterede. De Fratrædende — D'Hrr. J. L. Ginge, F. Holme og Rud. Schmith — genvalgte.

Dampskibsselskabet »Danmark« har holdt aarlig Generalforsamling.

Højesteretssagfører P. G. C. Jensen dirigerede.

Kaptajn Strandgaard meddelte Beretning og Regnskab. I Begyndelsen af Aaret havde Østersøen været meget spærret af Is, og da Søen senere blev fri vare Fragterne meget lave. Selskabets Skibe havde i Aarets Løb lidt nogle Havarier, dog af ringere Betydning. De 7 Skibes samlede Overskud var 108,019 Kr. Af Udgifterne vare 14,659 Kr. medgaaede til Administrationsomkostninger, 70,464 Kr. henlagte til Reservefond. Til Aktionærerne foresloges udbetalt 1 1/2 pCt. af Aktiekapitalen med 21,000 Kr.

Efter at en Aktionær havde henstillet til Bestyrelsen, at der indførtes en lidt mere økonomisk Administration, gaves der enstemmig Decharge.

Fra Bestyrelsen forelaa Forslag til at sælge Selskabets ældste Skib, i Fald en passende Købesum kunde opnaas. Fremdeles var hermed forbundet Forslag om at nedsætte Assurancesummen for de andre Skibe til ikke under 1,300,000 Kroner.

Efter en kort Diskussion vedtoges Forslaget enstemmigt.

Fra Bestyrelsen foresloges, at der gaves den Bemyndigelse til ved given Lejlighed at lade bygge et nyt Skib og eventuelt i dette Øjemed optage Laan.

Efter nogen Diskussion — under hvilken der fra et Par Aktionærer udtaltes Ønsket om, at Selskabet ikke skred til Nyanskaffelser, før disse kunde afholdes af egne, disponible Midler — skredes til skriftlig Afstemning. Ved denne vedtoges Forslaget med 73 St. Ja, mod 6 Nej.

Den efter Tur fratrædende Kommitterede, Kaptajn Strandgaard, genvalgte.

Aktieselskabet »Skjalm Hvide« har holdt sin aarlige Generalforsamling. Overretssagfører Cassø dirigerede.

Den administrerende Direktør Joh. Gaarn meddelte Aarsberetningen og gav en Oversigt over Regnskabet. Der var opsejlet en Bruttoindtægt af 94,285 Kr. Udgiften udgjorde 82,662 Kr. Overskudet 11,752 Kr.

Aktieudbyttet sættes til 4 pCt. (forrige Aar havde givet et Underskud af 291 Kr.)

Der gaves enstemmig Decharge for Regnskabet.

Til Bestyrelsesmedlem genvalgtes Grosserer F. C. Trier.

Det Helsingørske Dampskibsselskab har afholdt sin aarlige Generalforsamling under Ledelse af Overretssagfører Holsøe. Der var repræsenteret 298 Stemmer.

Formanden, Skibsbygmester Rohmann, afgav Beretning om Selskabets Virksomhed i det forløbne Aar, som havde været særlig uheldigt for Selskabet med Havarier. Dampskibet »Helsingør« forliste totalt i Begyndelsen af Aaret, og begge de andre Skibe »Kronborg« og »Dana« havde havt større og mindre Havarier. »Kronborg« havde givet et Driftsoverskud af 20,114 Kr. 80 Øre. »Dana« et Overskud af 7378 Kr. 84 Øre. Renter og Omkostninger andrage 15,341 Kr. 93 Øre. For Regnskabet gaves enstemmig Decharge. Generalforsamlingen vedtog at udbetale 2 pCt. Udbytte til Aktionærerne.

Som Kommitteret genvalgtes Veksellerer N. Thomsen af Kjøbenhavn, som Revisorer Købmændene Wm. Bille og S. Stilling og som Suppleant Konsul Johnson, alle enstemmigt.

Dampskibsselskabet »Carl« har holdt extraordinær Generalforsamling for at træffe Afgørelse angaaende Bestyrelsens Forslag om Anskaffelsen af et nyt Skib og hertil at anvende Reservefonden samt optage et Laan til Dækning af det manglende Beløb.

Overretssagfører Carl Meyer dirigerede. Da der allerede var afholdt en Generalforsamling for at drøfte Sagen, skulde Afgørelsen træffes ved simpel Afstemning uden forudgaaende Diskussion. Ved Afstemningen vedtoges Bestyrelsens Forslag med 153 Stemmer imod 4.

Dampskibsselskabet »Østersøen« har holdt ordinær Generalforsamling.

Højesteretssagfører Aasmussen dirigerede.

Bestyrelsens Formand, Grosserer C. A. Leth, aflagde Beretningen. Fragtmarkedet havde i det forløbne Aar ikke været synderligt gunstigt, men at Regnskabet viste et saa ringe Overskud, skyldtes dog i væsentlig Grad den lange og vedholdende Isvinter, der havde lagt betydelige Hindringer i Vejen for al Skibsfart, dog ganske særlig for Østersøhandelen. Selskabets fire Skibe havde ialt været isbundne og i Dok i 216 Dage. Det første Kvartal havde kun givet Tab og Driftsoverskudet skyldtes ene sidste Halvaar. Aarets samlede Indtægt havde sammen med en Kursavance udgjort 23,887 Kr. Udgiften havde været 4147 Kr., saa at Overskudet af Driften blev 19,740 Kr. Bestyrelsen foreslog af Overskudet, at udbetale Aktionærerne 2 pCt. af Aktiekapitalen eller 12,000 Kr. og at overføre Resten til Reservefonden, der saaledes ganske vist ikke fik den ifølge Statutterne fastsatte Tilskrivning.

Der gaves Decharge, men da Forsamlingen ikke var beslutningsdygtig, vil en ny Generalforsamling blive afholdt den 30te Marts for at tage endelig Beslutning om Overskudets Fordeling.

Den efter Tur fratrædende Kommitterede, Grosserer C. A. Leth, genvalgtes.

Dampskibsselskabet Thingvalla har afholdt sin aarlige Generalforsamling under Ledelse af Højesteretssagfører Shaw.

Bestyrelsens Formand, Gehejmeetsraad Tietgen aflagde Beretning om Virksomheden i det forløbne Aar:

Som paa Generalforsamlingen i Fjor omtalt, havde Bestyrelsen indledet Underhandlinger om Købet af et femte Skib, da den stærke Tilstrømning af Passager gjorde saadant nødvendigt, og som det kort Tid efter meddeltes Aktionærerne gennem Bekendtgørelse i Bladene, endte disse Forhandlinger

med Købet af Dampskibet »Amerika«, der ankom til Kjøbenhavn den 16de Maj og foretog ialt 3 Rundrejser med fuldt Skib og til almindelig Tilfredshed.

Uden denne Forøgelse vilde Selskabet have været nødt til at afvise Passagerer, især da Vinteren forårsagede flere Forsinkelser af Selskabets andre Skibe; saaledes var »Hekla« indefrossen i Kjøbenhavn i 47 Dage; »Island« maatte paa 1ste Rejse ekspederes fra Frederikshavn, »Thingvalla« henlaa der forsinket i 10 Dage og »Norge« ligeledes i 9 Dage, hvorfra det afgik først til Helsingør og 1ste Marts hertil, hvor det var det første indkomne Skib. Farten havde imidlertid ogsaa lidt under andre Forsinkelser, foranledigede ved Haverier; saaledes »Hekla«, der den 24de Marts i Atlanterhavet fik Brud paa sin Stopaxe og som dels med Sejl og dels under Dampfart med langsom Fart, efterat Axen var repareret, kom op under den amerikanske Kyst og den 3dje April blev taget paa Slæb af National-Liniens Skib »Amerika«, hvorefter det naaede ind til New York den 8de April. Indsættelse af den nye Stopaxe og Dokning forsinkede Skibet i 41 Dage. Havariet havde endnu ikke kunnet opgøres, da der verserer Sag i New York om Bjergelønnen.

»Norge« havde et Ophold af 36 Dage for at istandsætte den Skade, som det havde lidt ved Grundstødning i Christianiafjorden den 26 Oktober med Lods ombord paa en Grund, som ikke er afsat i Søkortet. Dette Havari henstod ligeledes uafgjort.

»Thingvalla« erholdt den 22de Februar i Isen i Christianiafjorden nogen Skade paa Forskibet og mistede Skruebladene, Tidstabet var 10 Dage, og Havariet er ført Driften til Udgift med 12,936 Kr. Derimod vare de fra tidligere Tid henstaaende Processer i Anledning af »Norge«s Kollision med en Muddermaskine i New Yorks Havn og »Island«s med »Kong Regnar« i Christiania afgjorte, den første helt, den sidste halvt i Selskabets Favør; Andelen i Proces-Udgiften ved den første andrager 6224 Kr., der var belastet Fornylsesfonden; Selskabets egen Skade ved den sidste, 1844 Kr., var belastet Driften. Den overordentlig livlige Passagertrafik havde givet Selskabet en Brutto-Indtægt af 1,063,988 Kr., den største Selskabet noget Aar havde havt, og 193,066 Kr. mere end forrige Aar, der ogsaa var et gunstigt Aar. Ialt befordredes 12,361 Passagerer til Amerika og 5199 Passagerer derfra, imod henholdsvis forrige Aar 12,326 og 3411; heraf udgjorde Kabys-Passagerer 2282 imod forrige Aar 1846. Gennemsnits Netto Indtægten pr. Passager var 60 Kr. 59 Øre imod forrige Aar 55 Kr. 34 Øre.

Overtagelsen af Passager Indskrivningen for Selskabets egen Regning havde medført en Besparelse af 8010 Kr. 81 Øre.

I Aar havde Forholdene stillet sig i saa Henseende mindre gunstigt; de trykkede Forhold i Amerika havde reduceret Udvandringen til et Minimum; saaledes medførte de 6 første i Aar herfra afgaaede Skibe kun 784 Passagerer imod 3259 forrige Aar, og Priserne vare væsentlig lavere, idet de forskellige Linier underbød hinanden, og Selskabet var nødt til at følge med. Der førtes imidlertid stadig Forhandlinger om at komme til en tilfredsstillende Ordning, forinden den egentlige Udvandrings Sæson begynder, og da alle lide Tab ved de nuværende Forhold, var der efter Talerens Mening Haab om at det vilde lykkes.

Godstrafiken havde derimod i det forløbne Aar givet et mindre godt Resultat; den hele opsejlede Fragt var kun 1,247,358 Kr. eller 142,124 mindre end forrige Aar, og den befordrede Godsmængde var kun 26,524 Tons Udgaende og 51,583 Indgaende imod 27,726 og 51,617, tiltrods for, at Skibene udførte 1 Rundrejse mere, nemlig 26 mod 25 forrige Aar. De udgaende Godsfragter vare 11 Kr. 80 Øre imod 11 Kr. 07 Øre forrige Aar, de indgaende 17 Kr. 98 Øre imod 20 Kr. 82 Øre forrige Aar i Gennemsnit.

Alt det danske og norske, samt Størstedelen af det russiske Udstillingsgods til Udstillingen i Chicago befordredes med Selskabets Skibe, men gav paa Grund af dets voluminøse Omfang mere Ære end Fortjeneste.

I Aar var derimod Godsfragten begyndt bedre, i det de første 4 Skibe fra Amerika havde opsejlet 190,444 Kr. mod 148,930 Kr. forrige Aar og udgaaende omtrent uforandret.

Den Aktionærerne ved Købet af »Amerika« tilbød nye Aktietegning benyttedes kun for 95 Aktiers Vedkommende.

Kulprisen havde været i Gennemsnit 15 Kr. 27 Øre pr. Ton mod 14 Kr. 91 Øre forrige Aar, inklusive alle Omkostninger.

De samlede Driftsindtægter udgjorde 2,316,744 Kr., mod forrige Aar 2,265,582 Kr. altsaa mere 51,157 Kr. Derimod vare Udgifterne væsentlig forøgede dels paa Grund af den ene Rejse, der var udført mere, dels paa Grund af at 3 Rejser vare udførte ved »Amerika«, hvis Udgifter paa Grund af den større Maskinkraft og Fart ere større end de andres Skibes. Ialt vare Udgifterne 1,925,003 Kr. mod i Fjor 1,747,688 Kr. altsaa mere 177,315 Kr., deraf af den nævnte Grund: Kul og andet Maskinforbrug ca. 100,000 Kr., Tab ved Havarier, hvoraf ingen forrige Aar, 16,000 Kr., Folkehyre og Kostpenge 40,000 Kr., Assurancepræmie 7000 Kr., endvidere var Rente udgiften ca. 19,000 Kr. større, saalenes at Netto-Overskudet er 154,000 Kr. mindre, nemlig 224,472 Kr., hvoraf der efter statutmæssig Fordeling foreslaas fordelt et Udbytte af 4 pCt. og fremført i ny Regning 3412 Kr.

I Status var Dampskibet »Amerika« kun opført med, hvad det kostede ved Ankomsten hertil, hvorimod Omkostningerne ved Maskinreparation og Optagning her 45958 Kr. vare afholdte af Fornylsesfonden, der paa den anden Side var godskrevet 5 pCt. af Kapitalen i den Tid, Skibet har været i Fart.

Aktiekapitalen var som Taleren før havde nævnt forøget med Beløbet af tegnede nye Aktier, 9000, Obligationskonto formindsket med amortiserede 74,000, derimod diverse Kreditorer forøgede med 705,000, som tildels vilde blive dækket, naar Selskabet benytter sin Ret til Udstedelse af rentebærende Obligationer for det Beløb, som Gælden var mindre end 1½ Million, nemlig 645,000 Kr., samt efter Udtrækningen pr. 1ste Juli, 75,000 Kr., ialt 720,000 Kr. Fornylsesfonden er godskrevet Assurance Præmie af den Andel i Risikoen, som Selskabet selv løber, 36,623 Kr., samt i Rente 29,283 Kr. og Henlæggelse i Aar 182,335 Kr., derimod belastet for Andel i Procesomkostninger i Anledning af »Norge«s Sammenstød og adskillige smaa Havarier 7896 Kr., og udgør nu 926,474 Kr. Regnskabet er revideret af d'Hr. Ring og Gjødesen.

Grosserer Wieck stillede det Forslag, at Dampskisselskabet »Thingvalla« intet Udbytte gav for 1893, men henlagde Overskudet til Fornylsesfonden. Han rettede tillige et Par Forespørgsler til Bestyrelsen. Efter at Gehejmeetatsraad Tietgen havde besvaret disse og meddelt, at Bestyrelsen, der raadede over 1335 Stemmer, ikke vilde afgive disse, afstemtes over Hr. Wiecks Forslag, der forkastedes med 1514 Stemmer mod 240.

Der gaves derefter enstemmig Decharge for Regnskabet.

Det fratrædende Medlem af Bestyrelsen, Gehejmeetatsraad Tietgen, og Revisorerne genvalgtes enstemmig.

## Fiskeri-Statistik.

### A. Asgeirsson's Handels-Torskefiskeri paa Isafjord (Island) i 1893.

	Skibets Navn.	Fisketid Uger.	Antal Folk.	Antal Torsk.	Som virket Klipfisk, Skpd.	Forbrugt Salt, Tdr.	Antal virket Fisk pr. Skpd.	Fangst pr. Mand pr. Uge.
1	Lovisa .....	21 <sup>3</sup> / <sub>7</sub>	19	81,300	327 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	384	248	27 Kr. 81 Øre.
2	Geyser .....	21 <sup>6</sup> / <sub>7</sub>	8	52,000	188 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	219 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	276	38 — 17 —
3	Familien .....	21 <sup>6</sup> / <sub>7</sub>	14	45,000	189 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	226 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	237	23 — 05 —
4	Sigridur .....	22 <sup>3</sup> / <sub>7</sub>	13	42,000	222 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	264	189	26 — 76 —
5	Balli .....	20 <sup>1</sup> / <sub>7</sub>	9	36,100	167 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	218 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	215	36 — 70 —
6	Budda .....	21 <sup>1</sup> / <sub>7</sub>	9	35,000	140	172	250	25 — 08 —
7	Gardar .....	22	9	29,200	134 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	161 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	218	26 — 57 —
8	Fiskeren .....	19 <sup>6</sup> / <sub>7</sub>	12	27,700	153 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	190	180	23 — 92 —
9	Gunnar .....	20 <sup>6</sup> / <sub>7</sub>	8	27,300	150 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	193 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	181	31 — 17 —
10	Olafur .....	20 <sup>5</sup> / <sub>7</sub>	9	24,300	112	143 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	217	22 — 37 —
11	Calli .....	17 <sup>6</sup> / <sub>7</sub>	14	23,600	158 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	206	149	24 — 75 —
12	Hekla .....	20 <sup>8</sup> / <sub>7</sub>	9	20,600	88 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	129	233	17 — 53 —
13	Fremad .....	15 <sup>1</sup> / <sub>7</sub>	10	18,100	101 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	140	179	23 — 70 —
14	Svend .....	18 <sup>2</sup> / <sub>7</sub>	8	17,800	77 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	89 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	230	17 — 64 —
15	Springeren .....	12 <sup>4</sup> / <sub>7</sub>	10	13,500	91 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	112 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	148	24 — 91 —
16	Lillia .....	6 <sup>6</sup> / <sub>7</sub>	13	7,100	56 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	68	126	22 — 50 —
			174	500,600	2359 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	2918		

Skibenes Størrelse varierer fra 20 til 40 Reg. Tons, og de benyttes kun til Torskefiskeri.

### Fiskeriet paa Bildudal (Island) i 1893.

	Skibets Navn.	Fisketid Uger.	Antal Folk.	Antal Torsk.	Som virket Klipfisk, Skpd.	Forbrugt Salt Tdr.	Antal virket Fisk pr. Skpd.
1	Kjartan .....	24 <sup>1</sup> / <sub>7</sub>	14	56,490	304 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	487	185
2	Helga .....	24	14	55,100	275 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	407	199
3	Katrin .....	24 <sup>2</sup> / <sub>7</sub>	14	53,200	286 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	400	186
4	Maria .....	24 <sup>4</sup> / <sub>7</sub>	12	44,100	217 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	369	202
5	Thjalfe .....	21 <sup>3</sup> / <sub>7</sub>	13	41,300	219 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	322	188
6	Asta Borghildur .....	24	14	39,840	213 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	366	186
7	Snyg .....	21 <sup>2</sup> / <sub>7</sub>	8	36,700	211 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	294 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	173
8	Gyda .....	18 <sup>4</sup> / <sub>7</sub>	8	29,300	146 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	226 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	200
9	Dora .....	19 <sup>2</sup> / <sub>7</sub>	7	17,672	90 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	165	194
			104	373,702	1967	3037	

Skibenes Størrelse er fra 20 til 40 Reg. Tons; de benyttes kun til Torskefiskeri.

## Fiskeriet fra Købmand Felixsons Skibe i Reykjavik i 1893.

	Skibets Navn.	Fisketid Uger.	Antal Folk.	Antal Torsk.	Som virket Klipfisk, Skpd.	Forbrugt Salt Tdr.	Antal virket Fisk pr. Skpd.
1	Einingin .....	23 <sup>5</sup> / <sub>7</sub>	11	42,000	282	384	150
2	Agnes .....	24	13	38,500	252	365	153
3	Hebrides .....	22 <sup>4</sup> / <sub>7</sub>	10	24,500	173	250	142
			34	105,000	707	999	

## Hyren i Kjøbenhavn

er for Tiden:

## I Dampskibe:

Iste Styrmand.....	Kr. 85—110
2den do. ....	— 70—80
Iste Maskinmester.....	— 150—220
2den do. ....	— 80—130
Baadsmænd .....	— 54
Tømmermænd .....	— 60
Hovmestere .....	— 60
Kokke .....	— 60
Koksmatter .....	— 30
Matroser .....	— 50
Letmatroser .....	— 40
Ungmænd.....	— 30
Messedrenge .....	— 12—16
Fyrbødere.....	— 50

## I Sejlskibe:

Iste Styrmand.....	— 76—80
2den do. ....	— 65
Baadsmænd .....	— 54
Tømmermænd .....	— 40—60
Kok & Steward.....	— 55—60
Kokke .....	— 20 40
Matroser .....	— 50—52
Letmatroser .....	— 40—42
Ungmænd.....	— 25—30
Dæksdrenge .....	— 10—20

## Baadudsætning.

At mange Menneskeliv gaa tabt ved Eksplosion i Skibe og i Kollisionstilfælde, paa Grund af at Baadene ikke hurtig nok kan sættes i Vandet og hyppig sønderlaas ved Udsætning, er jo en bekendt sørgelig Sandhed og endskudt der er sket nogle Forbedringer i den Retning, saa som Slippere paa Baadurringer og et Led paa de ydre Baadsklampe, saa disse kan lægges ned, saa at Baadene ikke behøve at hejses op, saa er der dog saadanne Mangler, som kunde og burde afhjælpes og jeg skal tillade mig at nævne de væsentlige.

Baadene i søgaaende Skibe staar indenfor deres respektive Davider, hvorved Udsætning af Baaden vanskeliggøres, især i Søgang eller i en mørk Nat.

Daviderne maa frigøres for Gayr o. l. før Baaden kan svinges ud, men derved forøges Baadens Svingning og Faren for at knuses mod Skibssiden og sluttelig tager Baadudsætning paa den Maade altfor lang Tid; dertil kommer alle de mange Forhindringer, som findes, især i Sejlskibe, engelske undtagne, hvor Board of Trade holder Tilsyn med saadant og ofte forlanger Baadene flyttet til et mere passende Sted.

De Forbedringer, der efter min Mening kunde og burde anvendes, for hurtigere og sikrere at sætte Baade i Vandet, ere følgende:

Davider skulde konstrueres saaledes, at de kan anbringes inden for Baaden og svinge tværs ud over Skibssiden uden at For- og Agtergayr behøver at løses. Baadene anbringes paa Galger indenfor Skibssiden, saaledes at omtalte Davider kan komme til Anvendelse.

Baadene vil da hænge støt under Udsætning, og et Par Mand vil kunne sætte den i Vandet i den halve Tid.

*En ældre Skibsfører.*

## Fra Sø og Land.

Vejrforholdene i Marts 1894 (meddelt af Meteorologisk Institut). I afvigte Marts var Barometerstanden omtrent normal, men urolig og lav i Maanedens første Halvdel, rolig og særlig høj i den sidste. De fremherskende Vinde vare de vestlige og sydvestlige. Middeltemperaturen var omtrent 4<sup>o</sup>, medens den normale kun er 1<sup>o</sup>. Siden 1861 har denne Maaned kun 1 Gang været varmere end i Aar, nemlig i 1882, hvor Middeltemperaturen var 4<sup>3</sup>/<sub>4</sub><sup>o</sup>. Særlig mærkelig var den Omstændighed, at hele Maanedens dannede en sammenhængende mild Periode, hvor Middeltemperaturen for hver enkelt Dag var over den normale. Vejrligets Gang var overensstemmende med Lufttrykkets. Vejret var i den første Halvdel af Maanedens ustadigt og meget regnfuldt, medens det i den sidste var tørt med forholdsvis ringe Skymængde. Nedbøren var dog saa rigelig, at den i de forskellige Dele af Lnadet overskred den normale med 25—50 pCt.

Dødsfald. Havnefoged P. H. Rasmussen i Marstal er afgaaet ved Døden i forrige Uge.

Maskinmestrenes Forening indviede i Søndags Aften ved en Festlighed i Koncertpalæet et nyt Banner, som en Komité af Damer har skænket Foreningen.

Trafiken i Kjøbenhavns Havn har atter i den senere Tid været ret livlig, og flere store Dampere, ladede med Korn, Klid etc. fra oversøiske Pladser have ligget under Losning, ligesom andre ventes.

Postdampskibet »Sophus Danneeskjold-Samsøe«, Kapt. Hammer, er ankommet hertil fra Korsør for at underkastes det sædvanlige aarlige Eftersyn.

Skonneribriggen »Freya«, Kapt. Jespersen, er ankommet fra Ponce P. R. med en Ladning Sukker til Rederiet Moses & Søn G. Melchior. Skibet har haft 65 Dages Rejse hertil.

## Havarier, Forlis m. m.

Galeasen »August«, fra Aalborg til Malmø med Hvede, strandede i Havneløbet ved Malmø. Galeasen er læk og halvt sunken. Assistance rekvireredes fra Kjøbenhavn. (R. B.)

Natten mellem Lørdag og Søndag grundstødte Dampskibet »Arbjutus« af Flækkefjord paa Rejse fra England til Helsingborg udfor Hornbæk. Dampskibet »Bien« afgik straks herfra til Assistance; endvidere tilkaldtes fra Kjøbenhavn Dampskibene »Kattegat« og »Drogden«. Skibet bragtes flot og afgik til Bestemmelsesstedet.

Hesselø, 18. April. Skonnertbrig »Argus« af Marstal, lastet med Kridt til Østersøen, er strandede paa Vestsiden af Lysegrunden Svizzerdamper er tilstede. (R. B.)

Dampskibet »England« af Kjøbenhavn, Kapt. Hansen, ankom Tirsdag Morgen til Rouen; Natten mellem Mandag og Tirsdag har det haft Kollision med Damperen »Charles Mitchell«. »England« har faaet nogen ovenbords Skade, men de nærmere Omstændigheder ere endnu ubekendte. (R. B.)

## Skibsefterretninger.

### Dampskibe.

#### Det forenede Dampskibsselskab.

Alexander III, Rabe, ankom 14. April til Riga, bestemt til Kbhvn., Antwerpen, Levanten og Sortehavet. — A. N. Hansen, Thidemann, afgik 16. April fra Neapel, bestemt til Messina, Palermo og Oran. — Antwerpen, Caroc, afgik 16. April fra Riga, bestemt til Kbhvn., Antwerpen, Havre, Levanten og Sortehavet. — Baron Stjernblad, Michelsen, passerede 16. April Gibraltar, bestemt til Kbhvn. — Castor, Kruse, afgik 16. April fra Algier, bestemt til Havre. Antwerpen, Kbhvn. og St. Petersborg. — Chr. Broberg, Gotsche, ankom 15. April til Liverpool, bestemt til Garston, Genua, Marseille og Spanien. — Dagmar, Hansen, ankom 13. April Kbhvn., bestemt til Middelhavet. — Douro, Brabrand, afgik 16. April fra Kbhvn. til Oporto Lissabon og Cadix. — Georgios I, Rohde, ankom 12. April til Antwerpen, bestemt til Kbhvn. og St. Petersborg. — J. C. Jacobsen, Bech, pass. Dover. 15. April, bestemt til Barcelona, Genua, Livorno og Sicilien. — Kiew, Rasmussen, ankom 14. April til Pillau, bestemt til Rotterdam og Bordeaux. — Kursk, de V. Staal, ankom 13. April til Bordeaux, bestemt til La Rochelle, Kbhvn. og Østersøen. — Leopold II, Jespersen, afgik 16. April fra Konstantinopel til Sevastopol og Odessa. — L. P. Holmblad, Ingerslev, afgik 16. April fra Antwerpen til Tunis, Piræus, Tyrkiet og det sydlige Rusland. — O. B. Suhr, Koch, afgik 15. April fra Bordeaux til Kbhvn. og Østersøen. — Omsk, Kihl, afgik 17. April fra Algier til Tunis, Piræus, Tyrkiet og det sydlige Rusland. — Tejo, Fenger, ankom 16. April til Pernau, bestemt til Kbhvn., Oporto og Lissabon. — Tomsk, Petersen, afgik 15. April fra Batoum til Novorossisk og Odessa. — Vesuv, Gade, afgik 17. April fra Kbhvn. til Stettin. — Viking, Jørgensen, afgik 15. April fra Oporto til Madeira. — Ceres, Svensson, afgik 18. April fra Stettin til Køngsberg. — Nidaros, Nielsen, afgik 18. April fra Kbhvn. til Hangø. — Perm, Christensen, afgik 17. April fra Havre til Kbhvn.

Constantin, J. V. Fenger, afgik 18. April fra Newcastle Kjøbenhavn. — Esbern Snare, S. C. Holm, afgik 18. April Odense til Newcastle. — Esbjerg, C. Bentzen, afgik 18. April Odense til Leith. — Georg, J. Nielsen, ankom 14. April til Kbhvn. — Knuthenborg, C. S. Hansen, afgik 17. April fra Newcastle til Frederikshavn. — Kronen, P. Petersen, afgik 17. April fra Newcastle til Nykjøbing F. — Storebelt, A. Güllich, afgik 18. April fra Nakskov til Newcastle. — Union, Bloch, afgik 17. April fra Leith til Aarhus.

Anglo Dane, Th. Petersen, ankom 17. April til Libau, bestemt til Antwerpen. — Axelhuus, B. J. Goll, ankom 16. April til Trondhjem, bestemt til Kbhvn. — Bergenhuus, Jørgensen, ankom 13. April til Danzig, bestemt til Kbhvn. og Hamburg. — Charkow, C. Fischer, afgik fra Kbhvn. 17. April til Hull. — Christian IX, P. Møllerup, ankom 15. April til Pillau, bestemt til Kbhvn. og London. — Christiansund, Jensen, ankom 16. April til Kbhvn. fra Malmø, bestemt til Vest-Norge. — Frederik, J. Harboe, afgik 17. April fra Pillau til Hull. — Jolantha, S. Hansen, afgik 18. April fra Hamburg til Kbhvn. og Königsberg. — Kasan, Thomsen, ankom 15. April til London, bestemt til Kbhvn. og Königsberg. — Laura, P. Christiansen, afgik 19. April fra Kbhvn. til Granton, Færøerne og Island. — Libau, H. Andersen, ankom 14. April til Pillau, bestemt til Kbhvn. og Königsberg. — Minsk, H. Olsen, afgik 11. April fra Kbhvn. til Liverpool. — Louise, E. Brabrand sen., ankom 17. April til Kbhvn., bestemt til Königsberg. — Morsø, Th. Lind, ankom 17. April til Libau, bestemt til Kjøbenhavn og Hamburg. — Moskov, J. Petersen, ankom 18. April til Kbhvn., bestemt til Riga. — Nishnij Novgorod, J. Harder, afgik 18. April fra Riga til Kbhvn. og Antwerpen. — Nordjylland, P. Jensen, ankom 16. April til Hamburg, bestemt til Kbhvn. — Odin, Frisenette, afgik 17. April fra Kbhvn. til Hamburg. — Perm, L. Christensen, pass. 18. April Dover fra Havre til Kbhvn. og Libau. — Pregel, Egidiusen, afgik 10. April fra Kbhvn. til Libau. — Romny, Andersen, ankom 13. April til Hull, bestemt til Kbhvn. og Libau. — Thyra, A. Garde, afgik 24. Marts fra Leith til Færøerne og Island. — Tula, Paaske, ankom 13. April til Hamburg, bestemt til Kbhvn. og Danzig. — Valdemar, F. Sørensen, ankom 16. April til Antwerpen, bestemt til Kbhvn. og Libau. — Vendsyssel, H. P. Sørensen, ankom 16. April til Kbhvn., bestemt til London. — Aarhus, J. Thøgersen, afgik 18. April fra Kbhvn. til Gøteborg. — Dronning Lovisa, P. Thomsen, ankom 18. April til Stettin, bestemt til Kbhvn. og Gøteborg. — M. G. Melchior, M. Petersen, afgik 18. April fra Stettin til Kbhvn. og Christiania. — Nidaros, C. Nielsen, afgik 18. April fra Kbhvn. til Hangø. — Olga, A. Norden, ankom 15. April til Kbhvn., bestemt til Danzig.

### Dannebrog.

Amalienborg, Olsen, ankom til Ljusne 12. April. — Christiansborg, Ewaldsen, afgik fra Reval 17. April til London. — Fredensborg, van Deurs, afgik fra Stockholm 16. April til Wiborg. — Frederiksborg, Hartmann, ankom til Sundswall 17. April. — Rosenborg, Schultz, ankom til Rotterdam 16. April.

### Carl, Skjold, Gorm.

Dan, Kræmer, afgik fra Ghent 17. April til Sunderland. — Danmark, Heintzelmann, afgik fra Riga 13. April til Rouen. — Erik, Vrisberg, afgik fra Grangemouth 16. April til Kbhvn. — Frode, Christensen, afgik fra Nicolajeff 23. Marts, ankom til Aarhus 11. April. — Gorm, Jørgensen, afgik fra Swinemünde 17. April til Riga. — Knud, Jørgensen, afgik fra Boness 18. April til Libau. — Magnus, Aaris, afgik fra Reval 11. April, ankom til London 18. April. — Olaf, Risø, afgik fra Swinemünde 16. April, ankom til Libau 18. April. — Skjold, Jensen, afgik fra Blyth 6. April, ankom til Libau 11. April. — Svend, Schmidt, afgik fra Riga 15. April til Antwerpen. — Volmer, Jørgensen, afgik fra Swinemünde 12. April, ankom til Libau 14. April.

### Kjøbenhavn.

Carl Heckscher, Petersen, ankom til Reval 14. April. — Fyen, Petersen, ankom til Libau 13. April, afgik 18. til Antwerpen. — Hafnia, Andersen, afgik fra Skutskær 14. April til Dordrecht. — Jylland, Starck, ankom til Rotterdam 12. April, afgik 16., ankom til Burntisland 18. April. — Russia, Rasmussen, ankom til London 12. April, afgik 16. ankom til Sunderland 18. April. — Sjælland, Hansen, afgik fra Newfahrwasser 12. April, ankom til Libau 13., afgik 18. til London.

### Nordsøen.

England, Hansen, ankom til Rouen 17. April. — Holland, Jensen, afgik fra Kjøbenhavn 16. April til Riga. — Rusland, Schmidt, ankom til Libau 17. April. — Skotland, Albrechtsen, ankom til Vendau 16. April. — Tyskland, Svendsen, ankom til Rouen 13. April.

### The Anglo Dane Steam Ship Company Limited.

Swarland, Pii, afgik fra Warkworth 17. April til Stettin.

### Urania.

Urania, Callesen, ankom til Memel 14. April.

### Thingvalla.

Amerika, Thomsen, afgik fra New-York 14. April til Kjøbenhavn. — Ilekla, Laub, afgik fra Christianssand 13. April til New-York. — Island, Skjødt, afgik fra Christiania 16. April, ankom til Kjøbenhavn 17. April. — Norge, Knudsen, afgik fra Christianssand 30. Marts, ankom til New-York 13. April.

### Det danske Petroleums-Aktieselskab.

Christine, Larsen, ankom til Aarhus 7. April, afgik 7., ankom til Kjøbenhavn 8., afgik 12., ankom til Helsingør 12., hvor det aarlige Eftersyn foretages.

### Jydsk-Engelske Dampskibsselskab, Aarhus.

Hengest, Olsen, afgik fra Boness 12. April, ankom til Aarhus 15. April. — Octa, Enemark, ankom til Gøteborg fra Newcastle 13. April. — Orrik, Erichsen, afgik fra Gøteborg 12. April, ankom til Newcastle 15. April.

### J. Lauritzen, Esbjerg.

Nerma, Degn, ankom til Helsingør 12. April, afgik 18. til Gefle. — Nordsøen, Meinertz, ankom til London 12. April, afgik 13., ankom til Methil 15., afgik 17. til Esbjerg.

### Sejlskibe.

#### Fanø, Nordby.

Aalborg, Clausen, ankom fra Pasaqua til Falmouth 5. April, afgik 7., ankom til Dunkerque 10. April. — Anna Agnete, Mathiasen, afgik fra Ghent 13. April, ankom til Antwerpen 14. April. — Anna Cathrine, Warrer, ankom til Rio Janeiro 14. April fra Cap Frio. — Cingalese, Thomsen, afgik fra Plymouth 7. April til Northfleet. — Claus, Clausen, ankom til Cardiff 9. April fra Havre. — Dania, Nielsen, afgik fra Rio Janeiro 11. Marts til Arakaju. — Embla, Jepsen, afgik fra Punta Arenas 17. Marts til Havre. — Esperance, Toft, afgik fra Sidney 20. Februar til Levuka. — Fanø, Mortensen,

ankom til Nuewitas 7. Marts fra Barbados. — Halmaker, Nielsen, ankom til St. Helena 16. Marts fra Carolina, afgik 17. til Lissabon. — Helene, Sørensen, passerede Falmouth 17. April fra Wilmington til Hamborg — Ines Røhl, Svarrer, afgik fra Malan 20. Februar, ankom til Hull 12. April. — Pngmar, Jørgensen, ankom til Pernambuco 12. Marts fra River Plate. — Irvine, Ankersen, ankom til Lissabon 17. April fra Tongatabu. — Kronprinds Frederik, Struckmann, afgik fra Grimsby 2. April til Buenos Ayres. — Kronprindsesse Louise, Jepsen, afgik fra Sourabaya 26. Februar til Thjalichap. Lemvig, Hansen, afgik fra Liverpool 14. April til Maracaibo. Nanna, Warrer, ankom til Rio Janeiro 14. April fra Montevideo. — Røhl, Nørby, afgik fra Eiben 16. April til Maracaibo. — Tercera, Holm, afgik fra Captown 21. Marts til Newcastle N. S. W. — Thea, Jessen, ankom til Rio Grande 28. Marts fra Hamborg. — Venus, Holm, afgik fra Sidney 8. April til Sydhavsøerne. — Wilhelmine, Oldefar, afgik fra Bluff Harbour 14. April til Kanalen f. O.

### Chr. Simoni, Aalborg.

Carl, Andersen, ankom til Kastrup 17. April. — Kirstine, Ægidiusen, ankom til Aalborg 13. April.

### M. N. Fischer, Vejle.

Olga, Schmidt, afgik fra Queenstown for Ordre, kom fra San Nicolas, La plata Floden, ankom til Hull 2. April. — Wedle, Henningsen, afgik fra Viktoria (Brasilien) 15. Marts, ankom til Aracaju (Brasilien) 7. April.

### M. Christiansen, Rønne.

Ceres, Andersen, afgik fra Westervik 14 April til West-hartlepool. — Erik, Schou, ankom til Dublin 16. April fra Memel. — Frederik, Kofoed, ankom til London 15. April fra Oskarshamn. — Kristiane og Marie, Jensen, ankom til Great Jarmouth 16. April fra Danzig. — Tordenskjold, Clausen, ankom til Dublin 16. April fra Memel.

### Svendborg.

Fylla, Funck, afgik fra Aberdeen 5. April, ankom til Burntland 6., afgik 11. til Drammen.

## Fragtberetninger.

D'Hrr. **Holm & Wonsild**, Kjøbenhavn og Lübeck, meddele os den 18 April:

Siden vor sidste Beretning i forrige Uge er ingen væsentlig Forandring til det Bedre sket i Fragtmarkedet; man meddeler fra saavel Østersøen som Nordøen en vedvarende Stilstand i Forretningslivet, hvorfor det ogsaa er forbunden med store Vanskeligheder, for ikke at sige umuligt, at finde Beskæftigelse til den forhaandenværende ledige saavel Dampersom Sejler-Tonnage. Flere Dampere-Rederier have i den sidste Tid bestemt sig til at tage deres Baade hjem for Oplægning, fremfor at vedblive at sætte Penge overstyr.

#### Dampere:

St. Petersborg noterer: 1/ à 1 1/2 d. London, 1 1/2 à 1 2/2 d. Rotterdam, 1/3 Amsterdam, 1 3 à 1 4/2 d. Antwerp, Dunkirk eller Ghent, 1 6 à 1 6 3/4 d. til Rouen, alt pr. 496 lbs. Hvedebasis pr. aabne Vande, 19/20 frcs pr. Ton Hør til Dunkirk ellet Ghent, 16 6 à 17/ frcs pr. Ton Hør til London, Montrose eller Leith, 20/ pr. Stds. Dealsbottens til London eller Hull.

Reval noterer: 1/ à 1 1/2 d. London, 1 1/2 à 1/3 d. Rotterdam, 1/3 à 1 4/2 d. Antwerpen, Dunkirk eller Ghent, 1/6 d. Rouen, alt pr. 496 lbs. Hvedebasis.

Libau og Riga noterer: 10 1/2 d. Leith, 10 1/2 d. Hull, 10 1/2 à 1/— London eller Rotterdam, 1/ Antwerpen, Ghent eller Dunkirk (18 frcs pr. Ton Hør), 1 2 1/4 d. Rouen, 1/3 d. Korn mellem Honfleur og Bordeaux, alt pr 320 lbs. Havrebasis, til Ystad 15 6 M. pr. 2000 Kilos Klid, til Danmark, nordligst Aarhus, 17/18 M. Til Stettin 10 Mark pr. 2000 Kilos Rug.

Køningsberg og Danzig ingen Noteringer paa Grund af Mangel paa Laster. Fra Danmark til Dunkirk 7 frcs pr. Bruttoton Melasse.

#### Sejlere:

Fra Sydsverrig noteres: 1/ Kullhavn, 1/3 d. Østkyst London, 1/6 d. Kanalen pr. 336 lbs Havre. Fra Vestsverrig 10 1/2 d. Kullhavn, 1 1/2 d. Østkyst London, 1/3 d. Kanalen, 1/6 à 1/9 d. Bristolkanalen pr. 336 lbs. Havre. Riga noterer 8/— pr. Ton Oliekager til Storbritanniens Østkyst, 1/6 d. pr 320 lbs. Havre til Storbritanniens Østkyst.

Trælastfragterne ere vedvarende lave og synes foreløbig at holde sig saaledes. Der er betalt for mindre Skibe 22 M. fra Sydbotten til Danmark, større Skibe har erholdt 20/21 M. fra Finland til danske og tyske Havne, alt pr. 165 Kbfd. Bræder eller Planker. For et Par mindre finske Laster er der betalt 23 M., og der findes endnu nogle saadanne usluttede Ladninger.

D'Hrr. **N. Johansen & Dahl, Liverpool**, meddele os under 14 April:

Fragtmarkedet er gennemgaaende fast og med en opadgaaende Tendens i flere Retninger, især for Sortehavs- og Middelhavsfragternes Vedkommende

Der noteres i Dag for Dampskibe fra Cardiff til Dieppe 4 4 1/2, St. Nazaire 5 frcs, Genova 6 1 1/2, Bremerhaven 4/6, Bilbao 4 6, Lissabon 5,6, Piræus 6 frcs., Courseilles 6/6, Gibraltar 5 6 à 6/—, Konstantinopel 6/—, Malta 5/—, Alexandria 6 1 1/2, Smyrna 5 10 1/2. Adriatic 7 4 1/2, Bombay 8/6, Port Said 6/— à 6 3, Barcelona 9/6 à 9 7 1/2, Hamburg 5 9. River Plate 10 6 à 11/—.

Liverpool til Genova 6/—, Savona 6/3.

Carthage til Middlesbro 8/6, full terms; Benisaf til Tyne 8/3, full terms; Bilbao til Tyne 5 —; Cardiff 4 3; Pomaron til St. Petersburg 10/—; Garrucha til Glasgow 8 7 1/2; Alexandria til London eller Hull 9/6; Odessa til London eller Rotterdam 10/—; Sulina 11 4 1/2; Donau 14 3 à 14/6; Nicolajeff 11/—.

Java til U. K.-Kont. 32 6, Singapore 30/—, Rangoon 29/—, Kurrachee til Liverpool 19 —, Hamburg 20 —, Bombay til Dunkirk 17/6.

River Plate til U. K.-Kont. 23/ à 23 6, minus 8/—, Juni Lastning; prompte Baade 1/— mere San Lorenzo. til U. K.-Kont. 24 6, Østersøen 2/6 ekstra.

Tampa til Dublin 17/—, Stettin 19/—, Ferdinandina til Stettin 18 6.

Pensacola til U. K. 105/—, Kontinent 107,6, Sapelo eller St. Simons 97 6 à 100/—.

For Sejlskibe noteres fra Cardiff til Rio Janeiro 15/—, Mauritius 11,3, Buenos Ayres eller Boca 10/3, Monte Video 10/6, Rosario 11/6 Kap Town 11/6, Algoa Bay 14/—, Java 11/—, Singapore 10/3, Santos 17 —, La Guaira eller Puerto Cabello 12 —, Bahia 12,6. Pernambuco 12/6, Grenada 9/—, Bermuda 10 —, Savanilla 10 6, Cayenne 12/—, Gibraltar 7/3, Rio Grande 24/—, Curacao 9 6.

Liverpool eller Garston til Buenos Ayres 10/6, Ceara 12,6, Pernambuco 12/—, Bahia 12/—, Salt til Danmark eller Østersøen 5/ à 5 6, Quebec 5/—, Halifax 4 6, St. John 4/—.

For Returfragter noteres pr. Sejlskibe til Vestengland fra Halifax 37/6, St. John 40/—, Pugwash 41/3, Bayverte 42,6. Shediac 43 9, Miramichi 45/—, Quebec 21/— for Tømmer à 45/— for Planker i 600 Register Skibe, større forholdsvis mindre

Harpiks og Terpentin fra Georgia og Carolina 2 6 à 3/— + 5 0/6 & 3 9 à 4/3 + 5 0/6.

Logwood og Mahogani fra Laguna 30 — à 40/—, fra Belize 28/9 à 38,9.

Pitch Pine fra St. Simons eller Sapelo til U. K.-Kont. 90 à 95 —, Pensacola, Mobile eller Ship Island 95 — for 1300/1500 Reg., 97/6 for 1000 Reg. og 100/— for 5 700 Reg.

River Parana til U. K.-Kont. 24/ à 24/6, Maj August Af-skibning; La Plata 18/ à 19 6; Frey Bentos 29/—.

Vestkysten til Kanalen 30/— for Guano; Portland, O. 35/—.

For tysk Regning er netop indkøbt Staalbark »Callao« 977 Reg. Tons, bygget 1885. 1540 Tons Dødvægt, for £ 5800. Der er en Del Jernskibe mellem 6,800 Tons til Salg til nok saa billige Priser.

Vor Korrespondent i Newcastle o/ Tyne meddeler os under 14. April:

Fragtmarkedet er vedvarende flovt. Forretningernes Antal har i forløbene Uge været temmelig betydeligt, men Raterne vise ingen Bedring for Udfragternes Vedkommende. Returmarkedet fra Donauen etc. er fastere, og i Ertsfragterne ligeledes lidt Bedring. Blandt Befragtingerne nævnes:

Tyne eller Blyth til Kronstadt 4/ for større, 4 1 1/2 til 4,3 for mindre Dampere, Mühlgraben 3/9, Neufahrwasser 3/9, Swinemünde 3 7 1/2, Stettin 4 1 1/2, Rostock 4 10 1/2, Warnemünde 4/3, Lübeck 4/3, Helsingfors 4/3, Stockholm 3/9, Norrkøping 4/, Landskrona 4/, Kjøbenhavn 4 1 1/2, Helsingør 4/3, Korsør 4/3, Assens, 750 T., 4 4 1/2, Aalborg, 1500 T., 3/10 1/2, Nord-Norge 4 1 1/2. Bayonne 4/9, Oporto 5/9, Lissabon 5/3, Carthage 7/ c. Kurs 49 d., Genua 5 4 1/2, Livorno 6 —, Catania 5/9, Alexandria 6/6. Hudikswall til Honfleur, 530 stds. 30 frcs. D. B. b. Sundswall til London. 1200 stds, 20/. D. B. b. Åbo til Ghent, 540 stds. 33 frcs. Råfso til Montrose, 450 stds, 22/6. D. B. b. St. Petersborg til London 1 1 1/2 til Kont. 1/3, April. Odessa til Christiania 11/6 prompt. Odessa til L. H. A. R. 10/— prompt. Odessa til U. K.-Kont. 11/— opt. Nicalajeff 12/— ult. April. Donau til U. K.-Kont. 12/6,

prompt. 133 ult. April. Sulina til U. K.-Kont. 106. prompt, 11/6 Maj. Azoff til U. K.-Kont. 13/ ult. April. Azoff til U. K.-Kont. 13/6. Bergen, Kblv. 15 6 Juli. Kustendje til U. K.-Kont. 10 — prompt. Alexandria til London eller Hull 16 grain, 17/6 Onions. Bilbao til Middlesbro 53, til Stockton 5/4 1/2, til Tyne 5/, til Rotterdam 5/9. Carthagen til Middlesbro 8/4 1/2. Benisaf til Tyne 83. Huelva til Newport 6/9, til Garston 7/6, til Stettin 10/9. Tripoli til Glasgow 13/, Græs. Sicilien, 4 Ladepladser, til London 1600 t. d. V. £ 750. Spanien til U. K. 1400 tons d. V. £ 650, 600 tons £ 325, 830 og 850 tons £ 450, 1400 tons til London eller Tyne £ 730.

D'Hrr. **Funch, Edye & Co.**, New-York, meddele under den 6. April:

Naar undtages en lidt større Livlighed i Trælastforretningerne, er der ellers intet at gøre i Dampskibsbefragtningerne. Den opadgående Bevægelse i Hvedepriserne har yderligere forøget Forskellen mellem Priserne her og paa den anden Side Atlanterhavet, hvorved Dampene nødes til at antage overordentlig lave Rater. Begæret efter fulde Ladninger er

næsten fuldstændig ophørt, og for de faa Ladninger, som endnu fremkomme, bydes saa lave Rater, at det er umuligt for Rederierne at acceptere uden stort Tab. I alle andre Retninger er Livløsheden lige saa stor, og adskillige disponible Baade ere ude af Stand til at erholde Beskæftigelse, omend skønt de udbydes til særdeles lave Fragter. Medens der i vort Marked ikke er Tegn paa snarlig Forandring til det bedre, maa det dog haabes, at den vedholdende, omend skønt endnu meget begrænsede, Bedring i Befragtningsforholdene i det hele taget maa have en gavnlige Indflydelse paa vort Marked.

Begæret efter Sejskibstonnage er vedblivende ringe, og kun faa Forretninger have fundet Sted; Raterne ere i det hele taget uforandrede.

Der er betalt følgende Rater:

*Petroleum.*

New-York til London 2/. Hamburg 2/. Dublin 1/10 1/2 d. Philadelphia til Genua 11 cents, Sicilien 12 cents. New-York til Kalcutta 12 1/2 cents.

## Efterretninger for Søfarende.

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

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

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

Paa *Havrevlen* 10 Fod.

I *Kanalen* 8 1/2 Fod.

Paa *Fjordgrunden* 11 Fod

**Nordseen Thyborøn-Kanal.** Anduvningstønden uden for *Thyborøn-Kanal* er igen udlagt. Den ligger i 8 Fv. Vand, fra den store Indsøjlings-Baake i V. t. S. og fra *Lodbjerg Fyrtaarn* i SV. t. S. 1/2 S.

**Kattegat.** NØ. for 5 Fods Pullen NØ. for *Øen Hjelm* er i 25 Fod Vand udlagt en Vager med hvid Stage og 2 nedadbundne Koste. Vageren ligger i N. 56° Ø., 3,100 Alen fra *Hjelm Fyr*.

**Store-Bælt.** Den 1ste Maj 1894 tændes paa *Langelands-Øre*, Omø V.-Pynt, et Vinkelfyr der viser:

Hvidt, fast Lys	fra S. 5° V. til N. 80° V.,	grønt, fast Lys	N. 80° V. - N. 77° V.,
hvidt To-Blink	N. 77° V. - N. 49° V.,	hvidt, fast Lys	N. 49° V. - N. 41° V.,
rødt Et-Blink	N. 41° V. - N. 35° V.,	hvidt To-Blink	N. 35° V. - N. 23° V.,
hvidt, fast Lys	N. 23° V. - N. 17° V.,	rødt Et-Blink	N. 17° V. - N. 3° Ø.,
rødt, fast Lys	N. 3° Ø. - N. 40° Ø.,	Mørke	N. 40° Ø. - N. 86° Ø.,
hvidt To-Blink	N. 86° Ø. - N. 88° Ø.,	hvidt, fast Lys	N. 88° Ø. - S. 77° Ø.,
rødt Et-Blink	S. 77° Ø. - S. 69° Ø.,	hvidt To-Blink	S. 69° Ø. - S. 63° Ø.,
hvidt, fast Lys	S. 63° Ø. - S. 55° Ø.,	rødt Et-Blink	S. 55° Ø. - S. 30° Ø.,
hvidt To-Blink	S. 30° Ø. - S. 5° V.		

To-Blinkene gives hver 1/4 Minut, Et-Blinkene hver 10 Sekunder.

Flammens Højde: 67 Fod. Synsvidden: 13 Kml. Lys-øven: 18 Kml. for det hvide, 16 Kml. for det røde og 13 Kml. for det grønne Lys. Linseapparat af 2den Orden.

Fyret vises fra et graat, rundt, 71 Fod højt Taarn. Lan ternen har hvidt Tag.

Beliggenhed: 55° 9' 37" N. Br. 11° 8' 17" Ø. Lgd.

### Østersøen, Sundet og Lille Belt.

**Sverig. Bråviken.** Lanternen ved Indløbet til *Norrköping*, mellem *Grymø* og *Loddbý*, brænder fremdeles fra 1ste April—15de Maj og fra 15de Juli—31te December.

**Tydskland. Memel.** I *Memel Seegat* ere Sommersmærkerne udlagte. For Indgaende ligger om Bagbord tre sorte Spidstønder 1, 2 og 3, om Styrbord fire røde Spirtønder A, B, C og D, hver med rødt Flag.

Den sort og hvid sribede Anduvningstønde har en Ballon paa Toppen.

**Pillau.** Ved *Pillau* ere Sommersmærkerne udlagte.

**Neufähr og Neufährwasser.** Ved *Neufähr* og *Neufährwasser* ere Sommersmærkerne udlagte.

Ved *Neufähr* ligger Tønderne nu saaledes:

Den røde Baaketønde Nr. 1 i 35 Fod Vand, N. for Yder-

grunden, NV. t. N. 1/4 N. fra *Bohnsack Kirke*. 54° 24' 0" N. Br. 18° 46' 28" Ø. Lgd.

De røde Spirtønder Nr. 2, 3, 4, 5 og 6 Ø. for *Ydergrunden* i 13 Fod Vand.

Rød Spirtønde Nr. 7 og en sort Spidstønde ved *Indløbet* til *Renden* i 13 Fod Vand.

Rød Spirtønde Nr. 8 paa den venstre Bred i 13 Fod Vand, lige overfor *Indløbet*.

Paa den smalle Sandryg i *Neufähr* Ø. lige Indløb er der 11 1/2 Fod Vand ved *Middelvandstand* i *Neufährwasser*.

**Kolbergermünde.** Ved *Kolbergermünde* ere Sommersmærkerne udlagte.

**Swine. Dievenow** I *Swine, Vietziger See, Stettiner Haff, Kaiserfahrt, Neucarper See* og *Dievenow* ere Sommersmærkerne udlagte.

Ved *Stralsund* ere Sommersmærkerne udlagte.

**Skydeøvelser i Kieler-Fjord.** Fra den 17de April til 31te Maj 1894 afholdes Skydeøvelser i *Kieler-Fjord*. Skydepladsen begrænses af Linierne *Bülk Fyrtaarn—Stein* og *Friedrichsort—Korügen Bro*.

Naar der skydes, ligger Dampere med et sort og et gult Flag paa Toppen ude, og paa Fortet, hvorfra der skydes, hejses sort Flag. Anvisninger fra Dampere skulle ubetinget følges. Skydepladsen er da spærret for al Sejlads.

Der skydes som Regel fra Kl. 7 Fm. til Kl. 2 Em., men med forskellige Pauser, under hvilke Dampene kun have et gult Flag hejst; det er da tilladt Dampskibe at passere Skydepladsen.

### Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Tydskland. Slesvigs V.-Kyst.** I Farvandene ved *Slesvigs V.-Kyst* ere Sommersmærkerne udlagte.

**Elben.** Paa *Cuxhaven Rhed* skulle Dampere og Sejskibe, som slæbes, for Udgaende holde N.-Siden, for Indgaende S.-Siden af Farvandet, ogsaa naar de ønske Forbindelse med *Cuxhaven*. Signal herfor er om Dagen et hvilket som helst Flag hejst halvt op paa Fortoppen, om Natten et Blaalyt afbrændt over Bougen. En Damper kommer da langs Siden. Betalingen for hver Person, der bringes i Land, eller for andet Bud, er 3 Mark.

**Jade.** Paa *Schillig Rhed* ligger nu 8 Fortøjtønder Nr. 1 ligger 8 1/2 Kbl. S. 8° Ø. fra *Schillig Fyr* og Nr. 5 c 11 Kbl. S. 60° Ø. fra *Schillig Fyr*. Mellem disse ligger Tønde 2, 3 og 4 med c. 1 Kbl. Afstand. Tønderne 6, 7 og 8 ligger hver i c. 1 Kbl. Afstand S. 65° Ø. fra Tønderne 1, 2 og 3.

I *Horumer Siel* ligger ved Forgøringen til *Hohentiefers Siel* en Vager med 2 Koste. 53° 41' 14" N. Br. 8° 2' 3" Ø. Lgd.

**Holland. Friesche Zeegat.** *Groninger-, Uithuizer- og Friesche-Wadden*, ere igen afmærkede Ø. for Dæmningen til *Ameland*.

**Zuiderzee.** I *Meepe* er i 25 Fod Vand udlagt en Spidstønde med Ballon, i Linien *Grienden*- og Ø.-Pynt overet. 53° 17' 18" N. Br. 5° 12' 40" Ø. Lgd.

I *Slenk* er i 11 1/2 Fod Vand udlagt en Spidstønde med Ballon. 53° 19' 22" N. Br. 5° 13' 4" Ø. Lgd.

Ved *Vrouwczand* ere følgende Tønder udlagte:

Stumptønde Nr. 6 a i 13 Fod Vand. 52° 49' 40" N. Br. 5° 23' 37" Ø. Lgd.

Stumptønde Nr. 6 b i 13 Fod Vand. 52° 50' 0" N. Br. 5° 25' 2" Ø. Lgd.

I *Doocbalg* have Stumptønde Nr. 1, 3, 6 og 9, nu hver en sort, afkortet Kegel som Topbetegnelse.

Vraget, som laa mellem *Uitdam* og *Marken* paa 52° 25' 30" N. Br. 5° 7' 21" Ø. Lgd., er borttaget.



Pensacola til Storbritanien, Tømmer, 100; à 105. Kontinentet 107/6 d.  
 Bangor til Fleetwood, Træmasse, 15'.  
 Brunewich til Rio de Janeiro, Trælast, Doll. 13,50.  
 Portland til Buenos Ayres do. » 7.  
 St. Johns N. B. til Bristol-Kanalen, Planker, 40/.  
 do. » Limerich do. 42/6 d.  
 do. » Liverpool do. 41/3 d.  
 do. » Marseilles do. 57 frcs.

D'Hrr. Tellefsen & Co., Cardiff, tilskrive os d. 13. April:  
 For Sejlere noteres i Dag:

Rio Janeiro 15/—, Buenos Ayres eller Boca 10 6, Monte Video, Port La Plata eller Boca 12/6, Monte Video 13/—, 12/1300 dw, Para 14/—, Paysandu 17; à 17/6, Rosario 13/—, Pernambuco 13/—, Bahia 13/—, option Maragopipe 14— 600 dw, Port Proya 7/6, Jamaica 8/, Trinidad fuel 9/ ffa, Kambo 5/—, Kronstadt 5/6, Bjorkosund 5, à 5/6, Helsingfors 5/6, Kjøbenhavn 5 9 à 6. River Parana (not above Rozario) til U. K. 25/6 Juni Hvede eller Majs.

Dampskibe have i Ugens Løb været sluttede til følgende Rater:

Kronstadt 5/3 clean, Kiel 5/6 clean, Norrkøping 5/3 clean, Aarhus 4/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> clean. St. Malo 4/3, Rouen 5/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, Charente 5<sup>1</sup>/<sub>2</sub> frcs, Bordeaux 5<sup>1</sup>/<sub>4</sub> frcs, St. Nazaire 5 frcs 5 boots. Lissabon 5 6 clean, Lissabon 5/3 clean, Oporto 5/9 clean, Bilbao 4/6 clean, Passages 5/6 clean, Gibraltar 5 6 clean, Gibraltar 5/9 clean, Seville 6 9 clean, Alicante 8/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> clean. Barcelona 9/6 clean. Aran 7,37 frcs clean, Algiers 7<sup>1</sup>/<sub>4</sub> frcs clean, Genoa 6/3 clean (3 boots), Genoa 6;1<sup>1</sup>/<sub>6</sub> clean, Genoa 6/ clean, Naples 6/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> clean, Naples 6/ modified, Malta 4 9 clean, Malta 4/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> clean, Venice 7/3 clean, Ancona 7/3 clean, Messina 6 6 clean, Palermo 6/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> clean, Piræus 6/ clean, Marseilles 7<sup>3</sup>/<sub>4</sub> clean, Marseilles full 8<sup>1</sup>/<sub>4</sub>, Smyrna 6/ clean, Salonica 6;10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> full, Alexandria 6/6 full, Alexandria 6/3 clean, Alexandria 6/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> clean, Danube 8/ clean, Port Said 6/ clean (6 boots) ogsaa 6/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> à 6/3 full, Bombay 8 nett. à 8/6 nett., Saigon 13/, Kap Verdi 6/3, Veracruz 10/6 coal & fuel, Buenos Ayres eller Rivers 10/ à 11/6, La Plata 10/6. Bilbao—Cardiff 4/3, Bilbao—Newport 4 4<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, Bayonne—Cardiff 6 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, Bordeaux—Swansea 6/.

Vraget, som laa Ø. for Marken paa 52° 28' N. Br. 50° 41' Ø. Lgd., er borttaget.  
 Afmærkningen ved Vragene er inddragen.

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

**Fankrig Havre.** Paa Masten af Bugserbaaden, som ligger sunken paa *Havre* Rhed, hejses om Dagen et rødt Flag, om Natten en rød Lanterne. Vraget er senere optaget.

**Baie de Saint Brleuc.** Dampereu »*Ville de Saint-Brieuc*« er sunken ud for Pynt *Bec de Vir*, c. 1 Kml. NV. for *Saint-Quay-Portrieux* Signal-Station. Masterne ere over Vandet. Pladsen er ikke nøjagtig.

**Saint Malo.** Ved *Saint Malo* er Klokketønden ved *Vieux Banc* flyttet c. 1/2 Kbl. N. hen og den røde Tønde ved *Basse du Sou* c. 50 Alen Ø. hen.

**Englands V.-Kyst. River Ribble.** Det hvide Fyr med Formærkelser, som vistes fra *Stannes point*. N.-Siden af *Ribble*, er slukket. Fyrtaarnet forbliver staaende. Det røde, faste Fyr paa *Lytham Pier* vises fremdeles.

### Nordlige Atlanterhav.

**Frankrig Peneff.** Den sorte Baake paa *Plateau des Mâts* er igen opført. Den har en sort Cylinder paa Toppen.

**Baie de Bourgneuf.** Den sorte Kugletønde ved Indløbet til *Porteau* er ombyttet med en hvid Spidstønde.

**Loire.** Dampereu »*Alaska*«, som var strandet paa Ø.-Kant af *Basse Nazaire*, er taget af Grunden. Rheden er fuldstændig fri.

**Spaniens S.-Kyst. Chipiona.** Den 23de Marts 1894 viste Fyret *Chipiona* hvidt Et-Blink hver 1/2 Minut og ikke hver Minut.

**Forenede Stater. Boot bay Maine.** En Sten eller Grund med 13 Fod Vand er rapporteret at ligge c. 700 Alen N. 82° V. fra *Gangway ledge* Tønde. Det er rimeligvis paa den i Kortene angivne 15 Fods Plade.

**Chesapeake bay. Maryland.** Omtrent den 10de April 1894 indsættes i *Pooles island* hvide, faste Fyr to røde, faste Sektorer.

Den Ø.-lige røde Sektor lyser fra S. 77° Ø. til S. 71° Ø. Dens N.-Kant gaar over sort Tønde Nr. 3 ud for *Pooles island*.

Den SØ.-lige røde Sektor lyser fra S. 42° Ø. til S. 36° Ø. Dens NØ.-Kant gaar over *Shark shoal* røde Tønde Nr. 2.

**Potomac river. Maryland.** Omtrent den 10de April 1894 indsættes i *Cob point bar* hvide, faste Fyr en rød fast Sektor, der lyser fra S. 77° Ø. til 69° Ø. Dens S.-Kant gaar over *Egde of channel* røde Spirtønde Nr. 4 og over *Blakistone spit* sorte Spirtønde Nr. 3, som afmærker en Del af *Dukehart channel*.

Den tidligere røde Sektor forbliver uforandret.

### Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**Vrag i Middelhavet.** Den 3dje April 1894. 36° N. Br. 21° Ø. Lgd. En forladt Skonnert.

**Spanien. Belysning i Malaga.** Ved *Malaga* Havneindløb findes følgende Fyr:

Et rødt, fast, elektrisk Fyr paa Ø.-Molens Yderende. Det flyttes, efterhaanden som Arbejderne skride frem. Flammens Højde: 27 Fod. Synsviddens: 10 Kml.

Et hvidt, elektrisk Blinkfy, som hver 15 Secunder viser Et-Blink, Blink i 5<sup>s</sup>, Mørke i 10<sup>s</sup>, paa V.-Molens Hoved. Flammens Højde: 27 Fod.

Man maa ikke komme Fyrene nærmere end 100 Alen, saa at der bliver c. 1 Kbl. frit Sejlløb mellem Fyrene, som er dybt nok for de største Skibe.

**Italien. Tidsignal i Specia-Bugt.** I *Specia-Bugt* gives Tidssignal ved et Kanonskud Kl. 23<sup>t</sup>. 0 m. 0<sup>s</sup>. *Greenwich* Middeltid. Kanonen staaer ved Yderenden af *Molen Lagora*. 44° 6' 54<sup>o</sup> N. Br. 9° 49' 33<sup>o</sup> Ø. Lgd.

**Tunis. Nabeul.** Ved *Nabeul (Nabel)* er 1/2 Kbl. N. for Toldbodbygningen bygget en lille Bro, ved hvis Yderende der kun er 4 Fod Vand.

**Algier. Philippeville.** Ved *Philippeville* er der langs Molen, der er under Bygning, midlertidig udlagt 4 Tønder. Man gaar fri af disse Tønder ved at holde sig midt i Løbet mellem Lystønden, der viser rødt Lys, og Lystønden, der viser grønt Lys.

### Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

**Forenede Stater i Nordamerika. Florida.** Paa det Sted i *Main Ship channel*, ved Indløbet til *Key West harbor*, mellem *East Triangles* og *West Triangles*, hvor der i Kortene er angivet 3<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Fv., er der nu 5 Fv.

**Bahama Øer.** Den 1ste April 1894 tændes paa *Andros island*, omtrent midt imellem *Nicoll's Town* og *Cocoanut point*, et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 44 Fod. Synsviddens: 8 Kml. Fyret vises fra en Pæl. 25° 8' N. Br. 78° 0' V. Lgd.

### Karantænebestemmelser m. m.

**Sverig.** — Provinsen *Namur* i *Belgien* er erklæret for kolerafri.

**Italien.** — Karantænen overfor *Østerrig-Ungarn* og *Tunis* er hævet.

**Spanien.** Skibe fra *Eupatoria* Havne i *det Sorte Hav* og *det Assovske Hav* samt fra *St. Peterborg* og 85 Kml. Omkreds tilstaas fri Praktika.

**Egypten.** — Skibe fra *Tripolis* tilstaas fri Praktika.

### ABONNEMENTSPRISEN

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

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

### AVERTISEMENTSPRIS:

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

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER FREDAG.

Nr. 31.

Kjøbenhavn, Fredag den 27. April 1894.

1. Aarg.

INDHOLD: Lov angaaende Sø- og Handelsretten. — Vore Fiskerier i Finansaaret 1892—93. — Generalforsamlinger. — To nye Genforsikrings-Selskaber. — Højesteretsdom. — Fra Sø og Land. — Havarier og Forlis. — Skibsefterretninger. — Fragtberetninger. Efterretninger for Søfarende.

## AXEL E. AAMODT.

18, Kongens Nytorv 18.

Grundlagt 1857. Telefon 106.

Generalagentur  
for »Autocopisten«. Det bedste  
Apparat til Mangfoldiggjørelse  
af Skrift og Tegninger.

## Cacaopulver,

Kæks, Biscuits, Chocolate,  
Confekt.

Brødr. Tychsens Fabrikslager,  
Lille Kannikestræde 3, Kjøbenhavn K.

## Skibsdagbøger

(Normalpapir)

$\frac{1}{2}$  Aars &  $\frac{1}{2}$  Aars,

til Forbrug og Forhandling  
billigst hos

## S. Friedlænder.

14 Ved Stranden 14.

## Masons Reductionsventiler.

A. B. Reck,

Gøthersgade 155, Kjøbenhavn K.

Fra Aktiebolaget Bofors & Gullepång i Sverrig leverer jeg  
paa Bestilling større og mindre Gjenstande i

## støbt Staal, saasom:

Skibstævne,  
Skibsskruer,  
Roerrammer,

Stempler,  
Krumtappe,  
Ambolte,

Tandhjul,  
Ankere,  
etc. etc

Støbt Staal fra Bofors-Gullepång er smeddeligt samt i Styrke  
og Sejghed fuldt jævnlørligt med det bedste smeddede Staal  
af tilsvarende Haardhedsgrad.

Kjøbenhavn.

Jørgen Jensens Efterfigr.

Ankere & Kjæder,  
Tougværk og alle  
Skibs-Inventarier

anbefales fra Lager.

John Forbæch,  
St. Annæ Plads 19 & 21.

## N. Chr. Rønnes

Skibssnedkeri.

— Grundlagt 1834. —

St. Annægade 3.  
Kjøbenhavn C.

Aut. Forhyringsagenter,  
Kjøbenhavn.

F. Jepsen, Toldbodgade 2.  
W. H. Wulff, Toldbodg. 15.

## Helsingborgs Varfs Aktiebolag

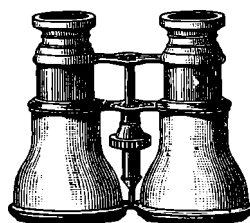
(Helsingborg, Sverige)

utför nybyggnader, reparationer och bottenmålning af jern- och träfartyg; för ständigt lager af allt härtill hörande.

Torrdocka 290 x 50 x 15 fot. Hammens djup 22 fot.

Under byggnad och till salu en tremast-stålskonert 250 Reg. tons, lastar 500 tons D W. på 11 fots djupgående.

Telegrafadress: Varfsbolaget.



H. E. Holst's

Efterfølger,

Hans Liisberg,

Uhr- og

Instrumentmager.



Anerkjendt Beskyttelsesmiddel for  
Skibsbunde af enhver Art.

Dr. Pflugs Patent Skibsbundfarve

(patenteret i alle Kulturstater).

Beskytter mod Rust, forhindrer Ansamlinger, praktisk prøvet og billig.

Skibsbundfarve-Fabrik Dr. L. Pflug, Kiel.

Endvidere Silicatifarver i alle Nuancer til Pastrykning ind-  
vendig i Skibene og over Vandlinien.

Lager og Eneforhandling i Kjøbenhavn hos Th. & O. Brøchner, 63, St. Kongensgade.

Telefon 233.

# Staaltraadstovværk

i alle Kvaliteter og Konstruktioner for Transmissioner, Hejseværker, Kraner, Tovbaner etc.

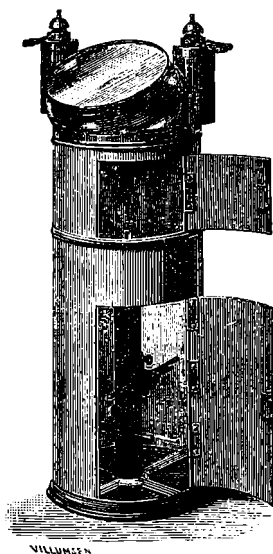
**Galvaniseret Jern- og Staaltraadstovværk, Galvaniserede Staaltraads Trosser og Kabler samt Liner til Skibsbrug,** Lynafledertovværk af Jern og Kobber, Staaltraadsliner til elektriske Buelamper, Transmissions-Tov af Hamp, Manila og Bomuld, Transmissions Tov- og Snoreskiver, Patent-Laase og Patent-Smørelse for Staaltraadstovværk etc. leveres fra

**KABELFABRIK, LANDSBERG a/W.**

ved Repræsentanten for Danmark

**WM GOTTSCHALCH,**  
Niels Juelsgade Nr. 1,  
Kjøbenhavn K.

## Cornelius Knudsens Etabl.,



37. Kjøbmagergade Kjøbenhavn.  
Patent Multiplikator, Kompasser,  
Sprit- og Baadskompasser,  
Patent Tidsglas. Saltmaalere  
Sextanter og Oktanter.  
Kaptejn Rungs  
**Universal-Bathometer.**  
Logge og Loddemaskiner.  
Dybhavsthermometre  
med Vendeapparat.  
**Barometre, Thermometre, Manometre.**  
Indicatorer. Tegnebestikker.  
Parallelinealer.  
Marinekikkerter.  
Complete Dykkerdragter  
Premierløjtnant Clausens  
**Patent Universal Deflektor.**  
Reparationer udføres med Omhu.

Kjøb, Salg og Nybygning af Sejl og  
Dampskibe, Uddybningsmateriel og  
Transportpramme

besørges fordelagtigt af

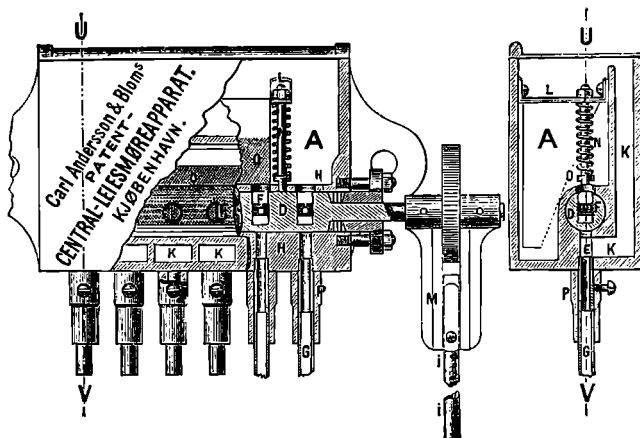
**Ingeniør Andr. Vang,**  
Kjøbenhavn.

D'Hrr. Maskinmestres Opmærksomhed henledes herved  
paa Firmaet

**CARL ANDERSSON & BLOMS**

anerkjendte automatiske

„Central Lejesmøreapparat“.



I Løbet af 4 Aar afsat 3000 Apparater. Garanti 10 Aar.

**C. F. Schlüter,**  
teknisk Maskin- og Skibshandel.

Grundlagt 1857.

Kjøbenhavn. 26, Peder Skramsgade, K.

Import og Export-Lager til en gros Priser  
af Maskin- og Cylinderolier og Alt til  
Sømaskiner henhørende.

**Anders Rasmussen,**

Skomager, Svendborg,

**Specialist i vandtæt Fodtøj & Søstøvler.**

Flere Aars Erfaring og mange anbefalinger for leverede vand-  
tætte Søstøvler.

Alt Fodtøj kan leveres vandtæt.

# „Dansk Søfartstidende“

begyndte den 1. April et nyt Kvartal. Bladet bringer Artikler om alle i Forbindelse med Skibsfarten og Fiskeriet staaende Forhold og følger alle Bevægelser paa Søfartens Omraade her hjemme og i Udlandet; det bringer ugentlige Beretninger om Fragtforholdene gennem Meddelelser fra London, Liverpool, Newcastle o/ Tyne, Lübeck, New-York og Kjøbenhavn; det indeholder Søkortarkivets „Efterretninger for Søfarende“.

„Dansk Søfartstidende“ bringer en ugentlig Oversigt over danske Skibes Bevægelser, støttet paa Meddelelser fra de fleste danske Damp- og Sejlskibs-Rederier; endvidere udførlige Meddelelser om Nybygninger, Havarier, Forlis. Det bringer en ugentlig Beretning om Forhyringsforholdene, maanedlige Meddelelser om Fiskeeksporten og Fiskehandelen, Oversigt over de meteorologiske Forhold m. m. m.

„Dansk Søfartstidende“, Organ for Søfarten og Fiskeriet, fremtræder tillige som Efterretningsorgan for Skibsfarten og bringer gennem sine talrige Forbindelser i Ind- og Udland udførlige og paalidelige Meddelelser om alle Søfartsforhold.

Abonnement for April Kvartal 1894 à 1 Kr. 50 Øre foruden Postpenge, tegnes paa alle kgl. Postkontorer og Brevsamlingssteder, i alm. dansk Skibsførerforenings Kontor, St. Annæ Plads 13, K, fra 11—3, i Redaktionen, Holsteinsgade 9, Ø, og hos Fuldmægtig Westrup i det forenede Dampskibsselskabs Skibsinspektion. Dansk Søfartstidende egner sig fortrinligt til Annoncer, der ønskes udbredte alle Søfartskredse i Ind- og Udland.

Annoncer modtages ovennævnte tre Steder og i Triers Bogtrykkeri, Bredgade 32, K.

## Lov angaaende Sø- og Handelsretten.

Et Rigsdagen af Justitsministeren forelagt Lovforslag, tilsigtende forskellige mindre Ændringer indenfor Sø- og Handelsretten, er vedtaget og under 13. d. M. udgaaet som Lov. Loven er foranlediget ved et til Justitsministeriet indgivet Andragende fra Formanden og de handelskyndige Medlemmer i bemeldte Ret. Den gaar for det første ud paa, at Antallet af handelskyndige Medlemmer forøges fra 25 til 30, idet nemlig Antallet af Handelssager i Løbet af de senere Aar er tiltaget stærkt. Medens Antallet af de Handelssager, hvori Dom er afsagt, i 1873 kun udgjorde 99, var det i 1883 vokset til 185 og i 1893 til 271. (Det kan i Forbindelse hermed bemærkes, at Antallet af Søsager, hvori Dom er afsagt, ikke har vist en lignende Tilbøjelighed til at tiltage. Tallet var i 1873: 33, i 1883: 39 og i 1893: 35). Valget af de 30 handelskyndige Medlemmer skal gælde for 5 Aar (i Stedet for som hidtil for 4 Aar), og saaledes at 6 afgaa hvert Aar.

Endvidere bestemmes, at Retten paa den ordinære Retsdag for Handelssager skal kunne sættes af Formanden alene, saa længe der ikke er Spørgsmaal om mundtlig Procedure, Vidneførsel, Syn og Skøn, Partsed eller Afsigelse af Kendelse eller Dom. Man tilsigter herved at forskaane de handelskyndige Medlemmer for som hidtil at sidde hver Torsdag som 4 Memnonstøtter i timevis og, uden ringeste Nytte hverken for dem selv eller for andre, se paa, at Indlæg udveksles og Anstaaende bevilges.

Endelig gaar Loven ud paa — og det er de interessanteste for nærværende Tidende — at de handelskyndige Medlemmer herefter ikke skulle deltage i Optagelse af Søforklaringer eller Søforhør, men at derimod to af Rettens søkyndige Medlemmer skulle tiltages til disse. Medens nemlig Sø- og Handelsretslovens Regel for Domsager er den, at Formanden for hver enkelt Sags Vedkommende bestemmer, hvorvidt Bisidderne alene skulle tages blandt de handelskyndige eller helt eller for en Del blandt de søkyndige — hvilket er praktiseret saaledes, at man i Soretssager har taget 2 handels- og 2 søkyndige, i Paasejlings- og Bjergningssager dog i de sidste Aar 4 søkyndige og altsaa ingen handelskyndige — har den i sin § 49 den særlige Regel, at Søforklaringer optages for ét søkyndigt og ét handelskyndigt Medlem. Det er dette sidste, der nu er forandret, under Hensyn til, at der her i Virkeligheden er Tale om Forretninger, om hvilke de handelskyndige Medlemmer ikke kunne antages at have særlig Sagkundskab. Navnlig efter de Forandringer, som Søloven og Loven af 12te April 1892 have indført med Hensyn til Søforklaringer og Søforhør, hvorved disse iøvrigt ogsaa ere blevne meget besværligere, er det det rimeligste og rigtigste, at Formanden ved dem kun assisteres af søkyndige Medlemmer.

E. T.

## Vore Fiskerier i Finansaaret 1892—93.

Der foreligger nu, som vi alt kortelig have meddelt, Fiskeri-Beretning for Finansaaret 1892—93, udarbejdet paa Indenrigsministeriets Foranstaltning af Kaptajn i Flaaden C. F. Drechsel. Beretningen meddeler først de i Aarets Løb udkomne Vedtægter og giver derefter gennem en Række statistiske Opgørelser en detailleret Oversigt over Fiskeriernes Udbytte i nævnte Aar.

For Nordsø-Fiskeriets Vedkommende er denne udarbejdet af Kaptajn i Flaaden de Fine Skibsted paa Grundlag af Meddelelser fra en Række vest-jydske Toldsteder. Den viser, at den samlede Indtægt af Fiskeriet i Nordsøen og Skagerak i 1892 har været 552,721 Kr. 39 Øre; heraf for Torsk Kr. 98,693.72, Kuller 204,216.88, Hvilling 13,756.15, Rødspætter 99,104.46, Hummer 54,347.71, Sild 13,170.50, Makrel 8,418.35, Flynder 38,115.83, Tunger 377.80, Pig- og Slethvar 1,049.15, Gedder og Aborner 1,327.36, Laks 653.00, Laks-Ørreder 3,821.00, Smaa Hajer 372.00, Hajer 7,657.63, Skader 4,089.15, Rokker 60.00, Aal 751.00, Helt 147.70, Skuller 2,560.00, Knurfisk 32.00. Vor Fiskerflaade i Nordsøen bestod i 1892 af 531 Fartøjer, hvoriblandt 2 Damptrawlere (»Dania« af Esbjerg og »Hafnia« af Kjøbenhavn.) Tilgangen af Fartøjer var 36 med 404½ Reg. Tons Netto, hvoraf 27 nybyggede, 3 indførte og 6 ældre Fartøjer, som ikke tidligere have været benyttede til Nordsø-Fiskeri. Afgangen af Fartøjer var 26 med 201½ Tons; heraf forliste 7, ophuggedes og kasseredes 4 og 15 udgik af Nordsø Fiskerifart.

Statistiken for Farvandene indenfor Skagen, Limfjorden undtaget, er udarbejdet af Prlm. i Flaaden P. Grove. Totaludbyttet har i 1892 været 3,918,368 Kr. mod 3,795,349 Kr. i 1891; et Middelaarsudbytte er

3,448,320 Kr., saa at Udbyttet i 1892 var betydeligt større og noget større end i 1891. De forskellige Fiskerier indbragte følgende Summer: Torsk 443,034 Kr., Flynder 1,198,395, Tunger 213,259, Rødtunger 11,543, Pigvar 14,430, Sletvar 11,708, Makrel 10,282, Stenbider 6,516, Sild 720,289, Aal 798,949, Hornfisk 97,611, Laks og Ørred 192,232, Rejer 96,856, Forskelligt 103,264. Fiskeribefolkningen var i 1892 7,937 Mand. Baadfiskeriet i Skagen viser en betydelig Fremgang, hvilket vistnok maa tilskrives den store Lettelse i Transporten, som Skagensbanen har foraarsaget. Sæbyfiskeriet er noget mindre end i 1891, Kutterfiskeriet fra Skagen—Frederikshavn—Sæby er opført med 103,000 Kr. mere end i 1891; det er drevet af 87 Kuttere i Kattegat og Nordsøen; af Frederikshavns største Kuttere have 5 drevet Rødspættefiskeri under Island og fiskede for ialt 41,132 Kr. Skonnerten »Addy« af Kjertemind 93 Tons, Besætning 7 Mand, har været paa Makrelfiskeri i Nordsøen; den afgik fra Kjertemind 30. Juli, fra Haugesund 17. August og styrede VSV ud fra Udsire; den 15. Septb. kom den tilbage til Haugesund og havde fisket 49 Tdr. flækket Makrel og 6 Td. af de mindste Fisk; Regnskabet er saaledes:

3,270 Kilo flækket Makrel à 72		
Øre pr. Kilo . . . . .	Kr. 2,354.40	
6 Tdr. rundsaltede Makreller à 30		
Kr. pr. Td. . . . .	» 180.-	2,534.40
Regning for Salt og Leje af Tønder	Kr. 78.17	
Leje af en Pram til Transport af		
Fisken . . . . .	» 1.-	79.17
		Ialt 2455.23

Nettoindtægten var Kr. 152.42 pr. Mand fra Skibet afsejlede hjemme fra til Maanedens begyndte at dreje i Fragtfart.

Statistiken for Fiskerierne indenfor Skagen i 1892 udviser jævnt godt Fiskeri, undtagen i Øresund, og en Bruttoindtægt, der er større end i de senere Aar.

Statistiken for Limfjordsfiskerierne, udarbejdet af Fiskerikontrollør Bloch, viser, at der til disse har været benyttet 1,203 Fartøjer; Brutto-Indtægten har været for Sild 64,440 Kr., Aal 462,481, Flynder 300,870, Torsk 164,576, øvrige Fisk 48,505, tilsammen 1,040,872 Kr.

Fiskeri-Beretningen gengiver derefter de af Inspektionerne indsendte Fiskeri-Rapporter, af hvilke vi uddrage enkelte Ting, der have særlig Interesse. I Beretningen for Nordsøen og Skagerak udtales det, at der er al Udsigt til, at Fiskeriet paa Vestkysten efterhaanden vil sygne hen, saafremt man ikke gaar over til at virke med større og mere sødygtige Fartøjer. Vejret paa Vestkysten er nemlig Aar for Aar blevet uroligere, saa at de smaa Dæksbaade og aabne Baade have vanskeligt ved at klare sig, paa samme Tid som Fisken, nu oftere end tidligere, holder sig borte fra Kysten og tvinger Fiskerne til at gaa længere til Søs. Det anbefales derfor at støtte Bestræbelserne for at udvikle Fiskeriet med Trawl, Snurrevaad eller Line, særlig ved at ophjælpe Fiskerne pekuniært. Fremmedfiskeriet ved vore Kyster var i 1892 mindre betydeligt end i det foregaaende Aar, hvilket dog væsentligst mentes at bero paa tilfældige Omstændigheder. Fra den nuværende Chef for Fiskeriinspektionen i Nordsøen og Skagerak, Kaptajn Schultz, foreligger Beretninger om hans Besøg i forskellige fremmede Nordsøhavne i Sommeren 1893 samt om Makrelfiskeriets Gang ved Norges Vestkyst, i hvilke indeholdes talrige Oplysninger af stor Betydning for vort Fiskeri; særlig have Meddelelserne om Makrelfiskeriet ved Norges Kyst megen Interesse, men da der for ikke lang Tid siden her i Bladet (se »Dansk Søfartstidende« Nr. 22) er givet en udførlig Fremstilling af dette Fiskeri og paavist, at man uden Tvivl her fra Danmark i langt større Udstrækning end nu bør deltage i det, skulle vi ikke komme nærmere ind paa dette Afsnit af Beretningent

Efter gennem Uddrag af Konsulatindberetninger at have fremstillet Afsætningsforholdene for Fisk i Udlandet, gaar Beretningen over til en Omtale af Foretagender til Fremme af det danske Havfiskeri. Der er af Staten givet Understøttelser til Fremme af nye Forsøg paa Fiskeriomraadet, idet det har vist sig nødvendigt at søge Fiskeriet udvidet til nye Fiskepladser eller at fremme Benyttelsen af nye Redskaber eller nye Metoder. I Esbjerg har man saaledes med Statsunderstøttelse paa-begyndt Anskaffelsen af større søgaaende Fartøjer, ældre engelske Kuttere, som i disse Aar, da det engelske Fiskeri mere og mere gaar over til Fiskeri med Damptrawlere, ere billigt til Salgs der. Kattegatfiskeriet er søgt udvidet paa to Maader, dels ved Anvendelse af de største Kuttere til Østersfiskeri i Vintermaanederne i Nordsøen (disse Kuttere fiske om Sommeren ved Island), dels ved Anvendelse af de mindre Kuttere til Fiskeri med Torskeruser ved Læsø og den jydsk Østkyst. Dette Fiskeri, som er nyt for Kattegatfiskernes Vedkommende, synes at love godt. Endelig har man gjort nogle, som det synes heldige, Forsøg paa at forsyne Kutterne med Hjælpemaskiner, Skruer og Hjul, til Brug i stille Vejr.

For de sydlige Farvandes Vedkommende er Udviklingen navnlig gaaet i Retning af at drive Fiskeriet paa nye Fiskepladser i Store Bælt. Der er fra Statens Side givet forskellige Understøttelser til Sundfiskere til at forsøge saavel Aalefiskeri med Ruser som Rødspættefiskeri med Snurrevaad i Store Bælt, og navnlig det sidste synes at slaa godt an.

For at skaffe en forbedret Afsætning af Fangsten ved Islandsfiskerierne, gjordes i 1892 forskellige Under-søgelse og Forsøg paa, med lejede Dampere at bringe Fangsten til Fastlandet. Det viste sig herved, at Fisken i ispakket Tilstand kunde bringes frem til Markederne i England, Holland og Belgien i fuldkommen frisk Tilstand, men for at dække de betydelige Udgifter, der vare forbundne med Anvendelsen af en Fisketransportdamper, maatte man have et større Materiel til Raadighed under

Fiskeriet end de 5 Kuttere, som fiskede Rødspætter under Island i Sommeren 1892. Der er derfor bleven afsluttet en Overenskomst mellem Rederne for disse Kuttere og Bestyrelsen for Dansk Damp-Trawling-Aktieselskab »Dan« om at fiske i Forening ved Island, og sidstnævnte Selskab fik i den Anledning et Statslaan af 100,000 Kr. til Hjælp til Anskaffelse af en ny og tidssvarende Fisketransportdamper. Det nye Skib »Cimbria«, blev bygget hos Sir Rejton Dixon i Middlesborough; det er et 1ste Kl. »Carrier«: 145' langt 22' bredt, 12<sup>1</sup>/<sub>2</sub>' Dybg., c. 12 Knobs Fart; det kan tage en Fragt af c. 100 Tons Fisk. I April Md. 1893 gik de 5 Kuttere fra Frederikshavn til Island og i Juni Md. 1893 ankom de 3 Dampere »Cimbria«, »Hafnia« og »Dania«. Udbyttet af Fiskeriet paa de enkelte Fjorde var betydeligt under de foregaaende Aars, men vilde dog have været tilstrækkeligt til at sikre et godt pekuniært Udbytte af Kutterfiskeriet, hvis ikke Priserne vare faldne til et Minimum. Dette foraarsagedes navnlig ved, at de engelske Fiskeriredere sendte en betydelig Flaade af Damptrawlere til Island, hvor de fiskede saa store Kvantiteter Rødspætter, at baade de engelske og hollandske Markeder overfyldtes med Fisk. Konkurrencen blev derved overvældende stor for den lille danske Fiskeriflaade, saa at Dampskibsforbindelsen med disse Markeder ikke kom til den paaregnede Nytte. Den ferske Fisk, som Damperne medbragte, solgtes til meget lave Priser, og Priserne paa saltet Fisk vare saa smaa, at større Partier konsigneredes i Holland og Belgien for at sælges, naar Konjunkturerne bedres. Samtidig indtraf det beklagelige Uheld, at »Hafnia« i Tykning strandede paa et Skær i Rødefjord, hvor den led saa betydeligt Havari, at den maatte forlades af Mandskabet og blev senere kon-demneret. — Det betydelige Fiskeri, som fremmede, navnlig engelske, Fiskere have drevet ved Island i Aar, for en stor Del paa dansk Søterritorium, har foranlediget mange Klager, der gennem vor Regering ere bragte til den engelske Regerings Kundskab, og som derefter har foranlediget Udstedelsen af en Advarsel til de engelske Islands-fiskere fra Board of Trades Fishery-Department. — For fremtidig fra vor Side bedre at kunne optage Konkurrencen, er det Hensigten at overgaa til Fiskeri efter mere værdifulde Fiskesorter, navnlig Helleflyndere, for hvilke Prisen holder sig mere konstant. Kutterne skulle derimod fremdeles fiske Rødspætter paa Fjordene, hvorfra Fisken skal besørges til Fastlandet af Damperne. Man forventer paa denne Maade bedre at være i Stand til at dække de betydelige Udgifter ved Fiskeri med Damper.

Om Forandring af Vagere i Øresund til Fordel for Sildefiskeriet dersteds meddeler Beretningen, at man efter en Række Forsøg, foretagne af Vagerinspektøren, Kapt. Middelboe, nu har indført Vagere, der synes at tilfredsstille saavel Fiskerne som de Søfarende. De anvendes paa de for Sildefiskeriet i Drogden særligt vanskelige Steder, nemlig Aflandshage, Lillegrund N. V., Holmetunge, Kraesebænken og Knollen.

Af den belgiske Regering er fastsat Regler for alle fremmede Fiskerifartøjer, som sejle eller ankre paa belgisk Søterritorium og Regulativ ang. Størrelsen af den Fisk, som maa bringes i Land og sælges i Belgien.

Til Fiskerikontrollen i Limfjorden er hos Skibbygmester N. F. Hansen i Odense bygget et nyt Sejlfartøj »Ternens«.

Til Slutning findes en udførlig, paa dansk og engelsk gengiven Beretning om den biologiske Stations Virksomhed.

## Generalforsamlinger.

Det Forenede Dampskibsselskab har afholdt sin aarlige Generalforsamling under Ledelse af Højesteretsagfører Shaw.

Bestyrelsens Formand, Geheimeetatssaad Tietgen aflagde Beretning om Virksomheden i det forløbne Aar.

Det forløbne Aar havde leveret Beviset for, at det Forenede Dampskibsselskab kunde taale en god Portion Modgang, uden at derfor Resultatet blev utilfredsstillende; det var kun, naar som i 1891 og 1892 alt optaarnede sig imod Selskabet, at dette bliver Tilfældet.

Aaret begyndte kun daarligt, med streng Vinter, der i over 2 Maaneder ganske standsede Skibsfarten; ved dens Aabning vare Fragterne meget lave, og det var først i de aller-sidste Maaneder, at nogen egentlig Bedring kunde konstateres, men man stod ikke længere overfor det russiske Udførselsforbud, der især var det, som trykkede i de foregaaende Aar, hvor man havde været nødt til at opholde de regelmæssige Afgange i Henhold til de med de russiske Jernbaner bestaaende Kontrakter, men uden at kunne erholde hverken hel eller halv Ladning paa Grund af Udførsels-Forbudet for Korn. Paa den anden Side forstyrredes Kreatur-Udførslen til Hamburg, som i det første Halvaar havde være meget livlig og udkrævet fra 2 til 5 Skibe om Ugen alene fra Esbjerg, ved at Tyskland tilstedte Indførsel over Landgrænsen imod et der oprettet Eftersyn, hvorefter der kun var faa Kreaturer, som sendtes ad Søvejen.

Striker havde heller ikke manglet i Aaret, først den store Kul-Strike, senere en delvis Arbejder-Strike i Hull, ligesom der ogsaa til en Tid bestod Karantæne i tyrkiske og græske Havne, hvilket dog langtfra medførte saa store Ophold eller Udgifter som i tidligere Aar, og for at det ikke ganske skulde mangle de hjemlige Farvande, indførte Sverig, da de og ikke vi havde Kolera, den 1ste Oktober den Bestemmelse, at alle Rejsende skulde præstere 48 Timers Opholdsattest fra Kjøbenhavn for at erholde Adgang, hvilket først hævedes 16de November

Den indenlandske Afdeling, der havde lidt mindst i de to tidligere Aar, var den, der stod mest tilbage ifjor; dens Nettoopsejling var omtrent 180 000 Kr. mindre end i 1892, hvilket næsten udelukkende falder paa det første Kvartal, i hvilket Skibene vare isbundne og uden at fortjene Noget og havde næsten de samme Udgifter foruden endel Beskadigelser i Isen; dertil kom endvidere, at man maatte anvende »Dronningen« i Kallundborg-Aarhus Farten og erstatte den i den direkte Aarhusfart med »Christiania«, samt indføre en 3 Gange ugentlig Fart paa Aalborg og efter Opfordring af Handelsforeningen i Frederikshavn en anden Tur ugentlig herpaa, der kun gav et meget maadeligt Resultat, hvilket alt medførte forøgede Udgifter.

Ialt ekspederedes herfra 1587 Afgange mod 1736 i 1892, altsaa 149 Ture færre.

Tilførslen af Kreaturer til Kjøbenhavn var omtrent af samme Størrelse som det foregaaende Aar: 16,724 stort Hornkvæg, 9611 Kalve, 7841 Svin, 74,522 Faar; ogsaa iøvrigt var Skibenes Bestøvning den samme som i tidligere Aar.

Sundfarten udførtes indtil den 24de Marts udelukkende af »Bryderen«, der sattes i Fart paa Malmø den 1ste Januar; med Undtagelse af 13de Januar og 22de Februar, da ingen Overfart, og 22de Januar, da kun en Tur udførtes, opholdtes den daglige Fart under hele Isperioden, og Aarsagen til, at denne glippede de nævnte 3 Dage var Snestorme, og ikke fordi »Bryderen« ikke kunde gennemsejle Isen. Broerne i Sundet led meget ved Isens Oprud, og deres Istandsættelse havde kostet over 30,000 Kr., samt indtil denne var fuldført, ret betydelige Udgifter til Ombord- og Ilandsætning.

Det gode Sommervejr havde bragt en livlig Trafik og hyppig Benyttelse af Baadene til Udflugter af Foreninger; det svenske Karantæne-Paabud gav Anledning til, at Farten paa Malmø fra 1ste Oktober indskrænkedes til 3 Ture daglig, og paa Landskrona og Helsingborg til 1 daglig Tur.

Kreaturudførslen fandt udelukkende Sted til Hamburg, hvortil der i første Halvaar udførtes 31,797 Hornkvæg, 603 Kalve, 4779 Svin og 42 Faar. I November Maaned blev af nogle franske Opkøbere gjort Forsøg med at indføre Faar til Frankrig; der udførtes 1692 Stk. fra Esbjerg til Dunkerque pr. »Riberhus«, men Forsøget var foretaget for sent paa Aaret, idet Faarene vare blevne for fede for det franske Marked,

saa at det ikke gentoges. Efterat Kreaturindførslen til Hamburg i Marts blev underkastet Slagtetvang, antog man at ville kunne opnaa lignende gode Priser for Kød i England, og det i Esbjerg indrettede Faareslagteri blev omdannet til Slagtning af stort Kvæg og samtidig overtaget af Staten. Udførslen til England med denne Afdelings Skibe stillede sig paa Grund af Vinteren noget forskelligt for de enkelte Havnes Vedkommende, sammenlignet med det foregaaende Aar, men ialt udførtes af følgende Varer: 41,358 Tons Smør imod 33,880 i 1892, 7060 Tons Æg imod 7646 i 1892, 36,976 Tons Flæsk imod 32,314 i 1892, 1505 Tons Fisk imod 1396 i 1892, samt tillagt de andre Udførselsgenstande Totaludførsel 96,551 Tons imod 81,555. Indførslen var omtrent uforandret 20,000 Tons Gods og 80,000 Tons Kul, sidste lidt mindre paa Grund af Striken.

Islandsfarterne vare udførte planmæssig, med Undtagelse af, at »Lauras« første Tur bortfaldt paa Grund af Isspærringen, og Person- og Godstrafiken har været tilfredsstillende. Iaar vil der blive udført 12 Ture imod ifjor 11. Til Nordkap via Christiania og Drammen udførte »Romny« en Tur med et Rejseselskab fra Danzig. Paa Vestnorge havde Farten været livlig, og hele Efteraaret holdtes 3 Skibe i regelmæssig Fart.

Fra Gøteborg havde der været en betydelig Forretning med ferske og saltede Sild ned til Stettin, som blev vedligeholdt af 2 mindre Skibe, samt paa Christiania af »C. P. A. Koch« i Forbindelse med »M. G. Melchior«, da der havde udviklet sig en betydelig Fksport af Klid.

I indeværende Aar vilde disse to Skibe vedligeholde regelmæssig Fart 2 Gange ugentlig mellem Stettin, Kjøbenhavn og Christiania, paa hvilken Rute Passagerfarten er i stadig Tiltagende. Fra Hamburg havde der været regelmæssig Fart 2 Gange ugentlig til Kjøbenhavn, den ene Gang fortsættende til Danzig, den anden til Königsberg, og der havde bestandigt været rigeligt Gods; derimod meget lidt tilbage fra Østersøhavnene. Ligeledes havde det manglet paa Gods til Riga og Libau, paa Grund af Toldkrigen, hvorfor de til disse Havne bestilte Varer bleve omladete her.

Farten paa Hull og London havde været normal, om end Fragterne helt igennem vare lave.

At den før omtalte Arbejder-Strike i Hull ikke medførte noget Tab for Selskabet, skyldtes udelukkende den »plucko«, som baade vore Skibes og vore Agents Personale udviste; da Arbejderne ikke vilde arbejde, kappedes Barley-Lesthams og Morley Clarc. Co.s Kontorister og Pakhusformænd med vore Skibes Besætninger, fra Kaptajnerne til Drengene, om at udføre Arbejdet ved Ladning og Losning, og Striken endte da ogsaa med, at Fagforeningerne maatte give Køb.

Den hele Strejke dreje sig som bekendt om, at Fagforeningerne ikke vilde tillade deres Medlemmer at arbejde sammen med Folk, der ikke vare Medlemmer.

Paa Antwerpen havde der været en meget betydelig Trafik, tildels væsentlig større end f. A. I Slutningen af Aaret sluttede Selskabet en Konvention med det belgiske Jernbaneministerium, ifølge hvilken fra 1ste Januar enhver belgisk Station modtager Varer paa direkte Fragtbrev til Forsendelsen med Selskabets Skibe fra Antwerpen til alle Havne, som befares af Selskabet, Sortehavet og Middelhavet, Danmark, Sverig-Norge og Rusland samt Østersøhavnene — uden Speditørs Mellemkomst.

Det var sandsynligt, at denne Ordning vilde medføre en forøget Trafik, og at mange Varer, som hidtil have været dirigerede ad andre Ruter nu vilde vælge denne.

Paa Sortehavet havde Forholdene iaar forandret sig til det bedre; istedetfor ifjor at sejle med tomt Skib derfra, havde der iaar, takket være den gode Høst i de sydlige russiske Provindeer, været fuld Last af Rug og Byg at erholde til Kjøbenhavn, saa at man ikke havde behøvet at anløbe Antwerpen. Fragten havde vel kun været 12 á 13 sh. til Kjøbenhavn, da ingen Indførsel til de tyske Østersøhavne fandt Sted, men efterat nu Traktaten mellem Rusland og Tyskland var kommen istand, vilde der utvivlsomt ogsaa blive Afskibninger til Østersøhavne og en Bedring i Fragterne rimelig.

Paa Middelhavet og Spanien havde de udgaaende Trafik fragter været lave, men de hjemgaaende Stykgodsfragter gode, og der havde været tilstrækkelig Last.

Ogsaa Portugalfarten havde udviklet sig godt, og et Forsøg paa at fortsætte til Madeira faldt godt ud og vil iaar blive fortsat med en Rejse baade Foraar og Efteraar.

Bordeaux-Farten havde været tilfredsstillende; den sidste store Vinhøst i Forbindelse med overdrevne Forestillinger om Udbytte af denne havde skaffet Selskabet en Konkurrence paa Halsen, som det maatte se at skaffe sig af med.

Hangø-Baadene havde havt godt at bestille, og de trykkede Forhold i Finland paa Grund af det sidste Aars Misvæket havde medført en forøget Emigration, der særlig var gaact med Selskabets Skibe.

Efterat Ombygningen af Selskabets Ejendom Nr. 9 i Kvæsthusgade nu var fuldført, maatte der skrives til Ombygning af det fra Krigsministeret erhvervede »Militære Klædeoplag« paa St. Annæplads, der i dets hidtilværende Stand ikke var synderlig indbringende, saaledes at denne Bygning kom Trafikken til Nytte. Det man navnlig havde for Øje, var en delvis Benyttelse til Smørkælder, idet den hetydeligt forøgede og stærkt udviklede Smørhandel jo havde maattet indrette sig i de Lokalteter, som vare forhaanden i Bygninger, som ikke særlig vare indrettede med dette Formaal for Øje, samt til Pakhus, Underrum og Kontorlokaler. Det var i saa Henseende Bestyrelsens Hensigt her at gaa gradvis frem, ligesom i Selskabets hele øvrige Udvikling, og kun efterhaanden at opføre og indrette de Lokaler, som der tiltrængtes, da det kom til Selskabets Kundskab, at Frihavnsselskabet havde aabnet Forhandlinger med samtlige Smørgrosserere om, at disse skulde flytte den hele Smørforretning til Frihavnen, hvor man saa vilde opføre særlige Lagerrum dertil og paa ret favorable Vilkaar.

Efter den store Andel, som Smørtrafiken udgør af den hele indenlandske og tildels udenlandske Trafik, vilde dette blive ensbetydende med, at enten maatte Selskabet flytte den allerstørste Del af sin indenlandske Trafik ud til Frihavnen, da næsten alle de indenlandske Skibe medbringe Smør, og ligeledes Trafiken med de af de udenlandske Skibe, som udføre Smørret, eller ialtfald, at alle disse Skibe vilde at have at anløbe Frihavnen.

Begge Dele vilde medføre Tidstab og betydeligt forøgede Ulemper baade for Selskabet og ikke mindst for Handelsstanden paa Grund af den store Afstand, og en Forrykning af alle de Forhold, som nu under den i den sidste Menneskalder foregaaende Udvikling har fundet Sted i og ved Havnegade og Kvæsthusgade og tildels de mellem denne og Toldboden beliggende Pladser.

Resultatet, mente Taleren, vilde blive en Forsumpning af alle de Næringsveje, som har udviklet sig her, og en Forringelse af alle Ejendommens Værdier omtrent som den, man har været Vidne til paa Christianshavn, og med den Lindsats, som Selskabet har i alle heromhandlede Forhold, maatte det selvfølgelig efter Evne værge sig derimod. Det havde jo aldrig været Regeringens og Lovgivningsmagtens Hensigt med Frihavnen — og efter Forholdets Natur kan det endnu mindre have været Havnevæsenets — mente Taleren, at den skulde tjene til Flytning fra den gamle Havn til Frihavnen til stor Skade for alle bestaaende Interesser, — men derimod, at der i Frihavnen skulde skabes Plads for den Udvikling af Handel og Søfart, hvorpaa det skorter eller maatte skorte i den gamle Havn, med andre Ord for ny Virksomhed.

I denne Henseende, udtalte Taleren, vilde Selskabet ikke blot med Iver, men med Begejstring yde sin Medvirkning, men derimod ikke til en Flytning, der vilde medføre betydelige Tab for Selskabet og mange andre.

For altsaa at modvirke disse Flytningsattentater tilbød Selskabet Smørgrossererne straks at ville indrette saa store Smørkældere som fornødent i den før nævnte Ejendom, saavel som i de tvende tilstødende, som vi erhvervede, da de vare at erholde for en moderat Pris, og man var nu beskæftiget med de fornødne Overvejelser og Forhandlinger, saaledes at

det hele kunde være iorden til næste Foraar. Lejen af de Bygninger, som tænkes opførte, vil efter Beregningen give en rimelig Forretning. Samtidig havde man imidlertid tilsagt Frihavnsselskabet, at naar dette anmeldte saa stor Part Ladning, at det blot nogenlunde kunde lønne sig, og Forholdene forøvrigt tilstede det, vilde de til Newcastle afgaaende Skibe anløbe Frihavnen for at indtage Ladning, ligesom vi ogsaa have tilbudt Frihavnsselskabet at afslutte Overenskomsten om billige Gennemfragter for Varer til og fra de sydamerikanske Skibe, som agtes satte igang, til og fra alle de Havne i Danmark, Sverige, Norge, Finland og Østersøen, som befares af Selskabets Skibe. Taleren havde allerede paa tidligere Generalforsamlinger udviklet, at Skibsafgifternes Bestaan i 5 Aar udover den Tid, som var stillet i sikker Udsigt, har kostet Selskabet store Summer, og det netop i Aar, hvor Forholdene vare saa trykkende, at der intet blev tilovers til Aktionærerne. Den tilsagte Lettelse vilde jo imidlertid nu forhaabentlig indtræde i indeværende Aar, naar Frihavnen aabnedes for Driften, til hvilken Tid Skibsafgiften helt bortfalder og ligeledes den indgaaende Havneafgift; om ogsaa til den Tid Diæter til Toldvæsenet ville bortfalde, var maaske tvivlsomt; denne Udgiftspost har i 1893 i Kjøbenhavn udgjort 65,153 Kr., men rimeligt mente Taleren det var, at den bortfaldt i Henhold til Indenrigsministeriets Tilsagn om, at den gamle Havn og Frihavn i alle Henseender vilde være at stille lige. Derfor mente Taleren, at da man kunde nære Tvivl om, at Havneafgiften af Omladningsgods, der i den gamle Havn opkrævedes med 20<sup>5</sup>/<sub>6</sub> Øre pr. Last, medens den slet ikke opkrævedes i Frihavnen, i Overensstemmelse med det af Grosserersocietet indgivne Andragende, vilde blive ophævet. Omladningsgodset inellem Selskabets Skibe havde i det forløbne Aar udgjort 48,090 Register Tons.

Den samlede Fragt havde været 13,209,838 Kr. eller 160,000 Kr. større Provision, Agio 385,559 Kr. eller 45,000 Kr. større end Aaret forud. Ialt Merindtægt 205,674 Kr., Mindreudgift 410,506 Kr., og større Overskud 616,180 Kr. Mindreudgiften faldt væsentligt paa Havne- og Skibsafgifter, tildels paa Grund af Skibenes Stilleliggen under Isperioden og den deraf følgende mindre Sejlads og andre Udgifter i Forhold hertil. Administrationsudgiften 300,398 Kr. eller 18,000 Kr. større, væsentligst paa Grund af Kontoen: Udvidelse og Indretning af elektrisk Belysning. Af Overskudet — 2,309,557 Kr. — var foretaget de sædvanlige Afskrivninger paa Inventar og Pakboder, samt statutmæssige Henlæggelser til Reserve- og Fornylsesfond og Assurancefond ialt 1,783,856 Kr., og efter Fradrag af Tantiemer foreslaas Udbyttet til 6 pCt. og 28,688 Kr. overført i ny Regning. Skibenes bogførte Værdi var 32,374,291 Kr. Der var kommet »L. P. Holmblad«, C. P. A. Koch« og »Hjælperen« 1,058,009 Kr., men afgaaet solgt: »Vidar« og »Stockholm« 192,891 Kr., som var afskrevet Reserve- og Fornylsesfonden for det Beløb, som Salgsprisen er mindre end den bogførte Værdi, men hvorfor denne jo i Aarens Løb havde erholdt Tilskrivning. Inventarium var 194,344 Kr. Der var tilkommet endel nyt Kontorinventar og 2 Pramme, men afskrevet 10 pCt. af det Beløb, hvorfor denne Konto f. A. stod tilbage. Pakboder og faste Ejendomme 38,628 Kr. Der var solgt Pakhus og Slakteri i Esbjerg 42,142 Kr. og afskrevet 5 pCt. 2,033 Kr. Obligations Konto 5 pCt. 114,000 Kr. mindre, 4 pCt. 48,000 Kr. mindre. Assurance Konto, 26 Havariier, ialt 103,950 Kr., deraf over Halvdelen i Isen og paa en enkelt Undtagelse nær, »Jolanthe«s i Libau, alle under 10,000 Kr., medens 1 Havari, 9302 Kr., hidrører fra det foregaaende Aar. Uafgjort henstod følgende Havariier: »Antwerpen«s Kollision med »Kursk«, »Anglo Dane«s Kollision med »Eli«, »C. P. A. Koch«s Grundstødning i Skotland, »Gylfe«s Kollision med »Nore«, »Nidaro«s Grundstødning ved Hangø, »Valdemar«s Havari i Rotterdam og »Vendsyssel«s paa Themsens. Med et rundt Tal kunde disse anslaaes til 100,000 Kr., men som Ækvivalent var ikke taget til Indtægt Statskassens Indbetalinger for Esbjerg- og Kallundborg—Aarhus-Farten, hvilke Beløb af omtrent samme Størrelse ere ingaaede i indeværende Aar.

Der gaves Decharge.

I Anledning af nogle af Bestyrelsen foreslaaede Lov-

ændringer, til hvis endelige Vedtagelse Generalforsamlingen imidlertid ikke var beslutningsdygtig, udtalte Bestyrelsens Formand sig omtrent saaledes: Efter at Reserve- og Fornylsesfonden havde naaet et saa stort Beløb, at det — bortset fra Assurancefonden — overskred det Beløb, som udkrævedes til at udligne Forskellen mellem Skibenes bogførte Værdi og den Værdi, som disse efter Bestyrelsens Skøn antoges at have, troede Bestyrelsen, at Øjeblikket var kommet til, at man uden Risiko kunde formindske de aarlige Henlæggelser ved at udelukke de Skibe, hvis Værdi allerede var nedskrevet til 25 pCt. eller derunder af den bogførte oprindelige Værdi, medens der derimod vilde være at henlægge det Beløb, der svarede til Amortisationen af de paa samme anvendte Forbedringer og Fornylser. Som Taleren paa Generalforsamlingen ifjor havde oplyst, udgør dette Beløb ca. 490,000 Kr. aarligt, hvori imidlertid kommer til Afdrag de Beløb, som Skibene ved Udrangering eller Forlis maatte udbringe mindre end de takserede 25 pCt. af den oprindelige Værdi. Samtidig troede Bestyrelsen, at det vilde give Aktionærerne bedre Oversigt, naar det af Regnskabet fremgik, hvor stor den Værdiforringelse var, som Bestyrelsen gik ud fra ved at oprette en Fornylsesfond, der nøjagtigt udtrykte dette Beløb, og derimod at oprette en særlig Reservefunds-Konto, der begyndte med det fra sidste Regnskabs Afslutning overskydende Beløb, og som man ved i særlig gode Aar at betænke med et Beløb, kunde ty til i mindre gode Aar for at hjælpe paa Udbyttet.

Paa Forslaget til Lovforandringen, der var omdelt, fandtes en Postering af Balancen pr. 31. December 1893, saaledes som denne vilde stille sig, naar Ændringerne vare vedtagne.

Et af en Aktionær stillet Lovændringsforslag anbefales kort af denne.

Da der, som nævnt, ikke kunde afstemmes over Lovforslagene, gik man over til de sidste Punkter paa Dagsordenen, Valg af Bestyrelsesmedlem og Revisorer.

Det fratrædende Medlem af Bestyrelsen, Kommandør Garde, og Revisorerne genvalgte.

I Mandags afholdtes ekstraordinær Generalforsamling, som varsammenkaldt i Anledning af, at den ordinære Generalforsamling ikke havde været beslutningsdygtig til Vedtagelse af de paa denne foreslaaede Lovændringer.

Gehejmeetsraad Tietgen anbefalede de af Bestyrelsen foreslaaede Lovændringer, idet han ganske henviste til sine Udtalelser paa den ordinære Generalforsamling.

Ved Afstemning vedtoges disse Forslag med 4655 Stemmer imod 100.

Af de af en Aktionær stillede to Forslag til Lovændring var det ene taget tilbage. Det andet (gaaende ud paa, at Bestyrelsen skulde have Generalforsamlingens Sanktion til Køb af nye Skibe), der anbefalede af Forslagstilleren, forkastedes ved Afstemning med 5291 Stemmer mod 34.

Foreningen til Søfartens Fremme har afholdt sin aarlige Generalforsamling under Ledelse af Grosserer Carl Melchior.

Foreningens Kasserer, Grosserer M. Melchior, aflagde Regnskab. Foreningens Status var god. Formuen var 183,418 Kr. imod ifjor 177,333 Kr., foruden Selskabets Legater. Skolen havde krævet mindre Tilskud. De faste Bidrag vare stegne med 1627 Kr., som navnlig fremkom ved Ministeriets Tilskud. Blandt Udgifterne kunde nævnes Tilskudet til Skolen 2791 Kr., hvilket var 1670 Kr. mindre end ifjor. — Der gaves Decharge for Regnskabet.

Foreningens Formand, Kommandør Jespersen: Medlemsantallet var gaaet ned med 15 Medlemmer, alle Dødsfald. Han beklagede, at Tilgangen kun var ringe og opfordrede Foreningens Medlemmer til at agitere for den. Foreningens Virksomhed havde været koncentreret paa at forbedre Navigations-skolen. Fra Ministeriet havde man faaet Tillhold om at søge nyt Lokale og havde opnaaet at finde et saadant i Skipperforeningens Ejendom, Holmens Kanal 18. Elevernes Antal havde pr. Maaned været 29 imod 24 ifjor. Ikke blot Antallet af Eleverne havde været smukt; men ogsaa de paa Skolen

tagne Eksaminer havde været særlig udmærkede, saa at Skolen indtog den første Plads blandt Landets Navigationskoler. Han haabede, at Udgifterne til Skolen, der vare dalede saa stærkt i det forløbne Aar, i kommende Aar vilde kunde bringes endnu længere ned. I September Maaned var der afholdt et Navigationskolemøde. Paa dette var der opnaaet et fælles Program og Plan for Navigationskolernes Virksomhed, saa at Konkurrence mellem Skolerne var udelukket. Det blev tillige vedtaget paa nævnte Møde, at 2 pCt. af Statstilskudet henlagdes til Georg Tuxens Legat, til Understøttelse af afgaaede Navigationslærere. Foredragene havde kun fundet ringe Tilslutning; et havde man maatte opgive af Mangel paa Deltagelse. Dermed maatte Foredragene betragtes som dødsdømte, medmindre særlig brændende Spørgsmaal skulde komme op. Paa det 3die Søfartsmøde i Christiania havde Foreningen været repræsenteret ved to Deltagere. Foreningen havde tiltraadt et Andragende til Indenrigsministeriet om Skærpelse i Lov om det danske Handelsflag. Der vilde for Foreningens Medlemmer to Gange om Ugen blive aabnet en Læsestue i Foreningens Lokaler, Holmens Kanal 18. Den 1. August 1894 kunde Foreningen fejre sit 50aarige Jubilæum. Bestyrelsen vilde udarbejde et Skrift, omhandlende Foreningens Historie, og oprette to Fripladser ved Kjøbenhavns Navigationskole i denne Anledning. Taleren mindedes sluttelig Grosserer Alfred Hansen, der havde været Medlem af Foreningens Bestyrelse og med Iver og Interesse havde taget sig af alle Foreningens Anliggender. Forsamlingen sluttede sig hertil ved at rejse sig. De fratrædende Bestyrelsesmedlemmer genvalgte og Grosserer Harald Hansen valgtes istedetfor afdøde Grosserer Alfred Hansen med Akklamation. De fratrædende Revisorer genvalgte enstemmigt.

## To nye Genforsikrings-Selskaber.

Det har længe været et almindeligt Ønske at faa oprettet et dansk Genforsikrings-Selskab, der kunde dække Reassurancer, som de danske Selskaber have maattet dække i Udlandet, da det dog maa kaldes mindre heldigt at lade Udlandet, tilflyde Reassurancer, der kan dækkes i Landet selv, hvor der baade er Penge og Lyst til Forsikringsforetagender. Dette Ønske er nu opnaaet og vi have tilmed faaet hele to Genforsikrings-Selskaber paa en Gang, nemlig »Genforsikrings Aktieselskabet danske Phønix« og »Nordisk Genforsikrings Selskab«. Grunden til, at vi have faaet to, skyldes nok den Omstændighed, at man ej har kunnet komme til Enighed om Valget af en Direktør for Foretagendet. Begge Selskaber gaar ud paa ganske det samme, nemlig Reassurance, og det er at haabe, at de begge, skønt Konkurrenter, dog maa kunne trives og betydelig formindske Overførsel af danske Reassurancer til udenlandske Forsikringsselskaber.

Genforsikrings Aktieselskabet danske Phønix har i Bladene indbudt til Aktietegning. Aktiekapitalen skal være 4 Millioner Kroner, fordelt i 2000 Aktier à 2000 Kroner. For hver Aktie udbetales kontant 10%. Der tegnes ikke direkte, men kun ved Genforsikring og foreløbig kun Brandrisikoer, hvilket dog senere agtes udvidet til at omfatte andre Brancher. Til Direktør er efter Forlydende udset Etatsraad Fritsche.

Nordisk Genforsikrings-Selskab indbyder ikke offentlig til Aktietegning; Indbydelsen sker underhaanden og bærer 3 Underskrifter: Carl Borgen, Kontorchef for Selskabet »Skjold«, C. A. Iversen, Forretningsfører i »Kjøbenhavns Brandforsikring« og Carl Will, Forretningsfører for »De private Assurandører«. Aktiekapitalen skal være 3 Millioner, fordelt i 3000 Aktier à 1000 Kroner, hvoraf 10% indbetales, og for de resterende 90% gives Forskrivninger. Der indbetales dernæst 25 Kroner, hvoraf 20 Kr. anvendes til Grundlæggelsen af et Reservefond og 5 Kr. til Begyndelsesomkostninger.



Selskabet starter, naar 2,400,000 Kr. ere tegnede. I Mod-sætning til »danske Phønix« tegner dette Selskab Genforsikringer, ikke alene for Brand, men ogsaa for Søskaade og Uheld. Ved at tage Genforsikringer som ovennævnt mener Indbyderne at formindske Sandsynligheden for Tab, idet Tab er mere sandsynligt paa en enkelt end paa 3 Brancher, og endelig formener man derved at kunne spare betydelige Administrationsomkostninger. For at vise, hvor forsigtige Indbyderne ere med ikke at love for meget, aftrykke vi her følgende af Cirkulæret.

»Vi staar i den Formening, at et saadant Selskab »ved en dygtig og forsigtig Forretningsførelse vil være i »Stand til efterhaanden at arbejde sig op og blive et baade »gavnligt og rentabelt Foretagende. Med Hensyn til Ren»tabiliteten er det selvfølgelig umuligt at udtale sig med »Bestemthed, men saavel herhjemme som i Udlandet har »slige Forsikringsselskaber, som er bleven ledede med »Omsigt, givet et tilfredsstillende Resultat, naar der henses »til den Risiko, som løbes«. Hr. Grosserer P. Chr. Olsen, som i Følge Indbydelsen i flere Aar har arbejdet i uden»landske Forsikringsselskaber, er udset til Direktør for Foretagendet. Der tegnes ikke direkte, men kun ved Gen»forsikring. »De private Reassurandører«, et Søsterselskab til »De private Assurandører«, har hidtil været det eneste danske Genforsikrings-Selskab. Dette Selskab, der kun tegner Søforsikring, er sundt og godt funderet og dets gode Udbytte giver godt Haab for de to nye Foretagender.

## Højesteretsdom.

I nærværende Tidendes Nr. 3 er refereret en af Sø-og Handelsretten den 31te Maj f. A. afsagt Dom, angaaende, hvorvidt Forpligtelsen til at betale Fragt i et givet Tilfælde paaahvilede Ejeren eller Haandpanthaveren af Konsementet.

Dommen lød paa, at, hvis Haandpanthaveren inden Retten turde aflægge Ed paa, at han ikke i Rederi-Agentens Kontor overfor dennes Kasserer havde navngivet sig som Modtager af Varerne, skulde han være fri for at betale.

Rederi-Agenten har senere indanket denne Dom for Højesteret, der imidlertid under 7de Februar d. A. har stadfæstet Sø- og Handelsretsdommen og i sine Præmisser endog lader skinne igennem, at den, hvis Indstævnte ogsaa havde paaanket og nedlagt Paastand derpaa, vilde have frifundet ham pure (uden Ed), idet det nemlig var givet, at Indstævnte, da han henvendte sig paa Kontoret om Varernes Udlevering, udtrykkelig havde opgivet en Anden som den, der skulde betale Fragten, hvilket af Kassereren blev noteret, uden at det iøvrigt er bevist, at Haandpanthaveren ved den paagældende Lejlighed er optraadt saaledes, at han derved kunde blive forpligtet til selv at betale den.

E. T.

## Fra Sø og Land.

Vesterhavfiskeriet. Fra Lemvig meddeles til »Ritz. Bur.«: Paa Grund af det rigelige Kullerfiskeri paa Vestkysten har et større Eksportfirma i Hamburg sendt et Dampskib op til Vestkysten, hvilket opkøber Fiskerbaadenes Fangster og fører dem til Hamburg. Prisen er for Tiden 3½—4 Øre pr. Pund Kuller. Saa længe Fiskeriet vedvarer, vil Dampskibet gaa ved Kysten.

Sydfyenske Dampskibsselskab agter at sælge et af sine Skibe,

Kreaturmarkedet her i Byen afholdes i næste Uge Onsdag i Stedet for Kristi Himmelfartsdag.

Det jysk-engelske Dampskibsselskab i Aarhus giver 5% i Udbytte for næste Aar.

Skibsfarten paa Kronstadt er nu aabnet. »Dannebrog«s Dampskib »Fredensborg«, Kapt. van Deurs, var det første danske Dampskib, der naaede ind; det ankom til Kronstadt den 20de om Aftenen.

Færgefarten i Havnen. Den første af Færgeselskabet »Havnen«s Dampbaade »Prinds Aage« er sat i Vandet ved Kransen i Christiansgade. De øvrige Baade ventes i Løbet af 8 à 14 Dage.

Frihavnen. Det første Dampskib til Kjøbenhavns Frihavn er ankommet, nemlig Dampskibet »Gard«, Kapt. Jacobsen af Christiania, fra Antwerpen med Bygningsmateriel, hovedsagelig Sten til Bygningerne paa Frihavns Midtermole. Skibet ligger nu fortøjet paa Midtermolens Vestside i selve Frihavnen.

Skoleskibet »Georg Stage«, Kaptajn Jessen, som i længere Tid har været ved Burmeisters Plads paa Revshalen for der at klargøres til sit Sommertogt, er gaaet tilsøs.

Dampskibet »Kjøbenhavn«, der afgik herfra til Aarhus i Mandags Eftermiddags, kolliderede udenfor Bommen med »Christian IX.«, som, kommende fra Königsberg, var under Indsejling i Havnen. Der skete dog ingen videre Skade, idet begge Skibene ved at bakke mindskede Farten, og »Kjøbenhavn« fortsatte sin Rejse til Aarhus, medens »Christian IX.« gik ind i Havnen.

Mytteri. Ombord i den paa Indrerheden liggende danske Damper »Alexander Shukoff«, Kapt. Johnsen, heraf Byen, opstod der, da Skibet skulde afgaa, Mytteri, idet 4 af Skibets Matroser nægtede at arbejde, ligesom de, efterat Ankret var lettet, tog Kommandoen fra Officererne og lod Ankret falde igen. Kaptajnen begav sig derpaa strax iland for at faa Assistance af Politiet, hvorefter de 4 oprørske Mand bleve anholdte. Da Skibet havde faaet 4 andre Matroser ombord, afgik det til Bestemmelsesstedet, London.

Til de Forulykkedes Enker og Børn paa Ærø have vi endvidere modtaget uden Mærke, Poststempel Rouen, 10 Kr.

Konsulater. Som danske Vicekonsuler ere anerkendte: C. W. Johnsen i Christianssand, F. Ekback i Luleå, A. P. Lundberg i Marstrand, M. A. Bourcard i St. Nazaire, T. R. y. Torrellø i Palma. Apotheker Ernst i Seydisfjord er anerkendt som Argentinas Vicekonsul for Island, Købmand H. G. Rasmussen i Korsør som nederlandsk Vicekonsul for Sorø Amt og svensk-norsk Vicekonsul i Korsør.

## Havarier, Forlis m. m.

Vraget af Skonnert Ellida af Thisted er bleven solgt i Cuxhaven for 21 Reichsmark.

I Helsingør Havn indkom Skonnert »Argus« af Marstal fra Aalborg. Skonnerten, der som alt meddelt har været paa Grund paa Lysegrunden, skal undersøges af Dykker.

Skonnerten »Ellen«, Kapt. Jensen, af Odense, fra Trelleborg til Dunkerque med Mellasse, grundstødte paa Landgrunden udfor Sixtus, men bragtes hurtig flot af Bugserbaadene »Dan« og »Sirius« og indkom paa Indrøreden for at blive undersøgt af Dykker før Rejsen fortsættes. Skibet er tæt.

Galeasen »August«, Christensen, af Aalborg, fra Kjøbenhavn til Malmø med Hvede, er ved Indløbet til Malmø Havn stødt paa Muddermaskinens Anker og blev næsten fuld af Vand. Den blev indbragt i Havnen.

Udfor Højen Fyr grundstødte i Taage Bark »Waltikka«, Ekholm, af Nystad, fra Pensacola til Lybæk med Pitchpine, Bark »Tikomæ«, Olsen, af Sandefjord, fra Savanna til Petersborg med Harpix, og Bark »Pauline«, Knudsen, fra London til Kjøbenhavn, ballastet. Senere grundstødte »Mark Lüneburg«, Hellum, af Christiania, fra Newhaven til Ørnskøldsvik, ballastet. Waltikka kom flot ved egen Hjælp, de øvrige ved Assistance af Switzers Dampere, der indbragte dem til Frederikshavn; de ere uskadede. (R. B.)

Malmø, 23de April. Skibet »Albert« af Vestervig sank igaar Formiddags udfor Møen. Besætningen druknede med Undtagelse af Kaptajnen og Styrmanden, der paa Plankestykker holdt sig oppe i flere Timer, indtil de bjergedes af den tyske Damper »Hermann« og landsattes ved Skanør. Bjergningen, der skete under en forrygende Storm, var en usædvanlig smuk Daad. Dampere Redningsbaad blev sønderslaaet. (R. B.)

## Skibsefterretninger.

### Dampskibe.

#### Det forenede Dampskibsselskab.

Alexander III, Rabe, afgik 24. April fra Riga, bestemt til Kbhvn., Antwerpen, Levanten og Sortehavet. — A. N. Hansen, Thidemann, afgik 18. April fra Messina, bestemt til Bari, Messina, Palermo, Oran, Malaga og Cadiz. — Antwerpen. Caroc, ankom 23. April til Antwerpen, bestemt til Havre, Levanten og Sortehavet. — Baron Stjernblad, Michelsen, passerede 24. April Dower, bestemt til Kbhvn. og Reval. — Castor, Kruse, afgik 16. April fra Alger, bestemt til Havre, Antwerpen, Kbhvn. og St. Petersborg. — Chr. Broberg, Gøtsche, afgik 22. April fra Garston, bestemt til Genua, Marseille og Spanien. — Dagmar, Hansen, ankom 23. April til Pillau og Königsberg bestemt til Dunkerque, Cardiff og Spanien. — Douro, Brand, afgik 20. April fra Dartmouth, bestemt til Oporto og Lissabon. — Georgios I., Rohde, ankom 25. April til Kbhvn., bestemt til Kbhvn. og St. Petersborg. — J. C. Jacobsen, Bech, pass. Dover. 15. April, bestemt til Barcelona, Genua, Livorno og Sicilien. — Kiew, Rasmussen, afgik 22. April fra Kbhvn., bestemt til Rotterdam og Havre. — Kursk, de V. Staal, ligger i Bordeaux, bestemt til La Rochelle, Kbhvn. og Kiew. — Leopold II., Jespersen, ankom 18. April til Odessa, bestemt til Antwerpen, Kbhvn. og Østersøen. — L. P. Holmblad, Ingerslev, passerede Gibraltar 22. April, bestemt til Tunis, Piræus, Tyrkiet og det sydlige Rusland. — O. B. Suhr, Koch, ankom 25. April til Kbhvn., bestemt til Østersøen. — Omsk, Kihl, afgik 25. April fra Piræus, bestemt til Konstantinopel, Samsoun, Trebizond, Batoum, Novorossisk, Sevastopol og Odessa. — Tejo, Fenger, afgik 23. April fra Kbhvn., bestemt til Oporto, Lissabon og Bordeaux. — Tomsk, Petersen, ankom 19. April til Odessa, bestemt til Simpna, Antwerpen, Aarhus, Kbhvn. og Østersøen. — Vesuv, Gøde, afgik 24. April fra Kbhvn, bestemt til Newcastle, Barcelona og Italien. — Viking, Jørgensen, ankom 19. April til Funchal, bestemt til Lissabon, Kbhvn. og Ostindien. — Botnia, Holm, afgik 25. April fra Kbhvn, bestemt til Hango. — Ceres, Svensson, ankom 23. April til Riga, bestemt til Kbhvn. og Bordeaux.

Constantin, J. V. Fenger, ankom 21. April til Kjøbenhavn. — Esbern Snare, S. C. Holm, afgik 25. April fra Newcastle, bestemt til Frederikshavn. — Esbjerg, C. Bentzen, afgik 25. April fra Leith, bestemt til Aalborg. — Georg, J. Nielsen, ankom 22. April til Newcastle. — Knuthenborg, C. S. Hansen, afgik 26. April fra Odense via Frederikshavn til Newcastle. — Kronen, P. Petersen, afgik 25. April fra Nykjøbing F. via Svendborg, Horsens og Aalborg til Newcastle. — Storebelt, A. Güllich, afgik 25. April fra Newcastle, bestemt til Nakskov. — Union, Bloch, afgik 25. April fra Odense via Aarhus og Aalborg til Leith.

Anglo Dane, Th Petersen, ankom 25. April til Kjøbenhavn, bestemt til Antwerpen. — Axelhuus, B. J. Goll, ankom 25. April til Stettin, bestemt til Kbhvn. og V. Norge. — Bergenhuus, Jørgensen, afgik 24. April fra Kbhvn, bestemt til Hamburg. — Charkow, Petersen, ankom 20. April til Hull, bestemt til Kbhvn. og Libau. — Christian IX, P. Mollerup, ankom 23. April til Kbhvn., bestemt til London. — Christiansund, Jensen, afgik 22. April fra Kbhvn., bestemt til Vest-Norge. — Frederik, J. Harboe, ankom 21. April til Hull, bestemt til Kbhvn. og Königsberg. — Jolantha, S. Hansen, afgik 24. April fra Kbhvn., bestemt til Hamburg. — Kasan, Thomsen, ankom 25. April til Kbhvn, bestemt til Königsberg. — Laura, P. Christiansen, afgik 24. April fra Granton, bestemt til Kbhvn. — Libau, H. Andersen, pass. Hanstholm 24. April, bestemt til Hamburg. — Minsk, H. Olsen, ankom 18. April til Liverpool, bestemt til Manchester, og Kbhvn. — Louise, E. Brabrand ankom 23. April til Pillau, bestemt til Hull. — Morsø, Th. Lind, ankom 24. April til Hamburg, bestemt til Kjøbenhavn. — Moskov, J. Petersen, ankom 24. April til Riga, bestemt til Antwerpen. — Nishnij Novgorod, J. Harder, afgik 21. April fra Kbhvn., bestemt til Antwerpen. — Nordjylland, P. Jensen, ankom 22. April til Antwerpen, bestemt til Kbhvn. og St. Petersborg. — Odin, Frisenette, ankom 20. April til Hamburg, bestemt til Kbhvn. — Perm, L. Christensen, ankom 25. April til Libau, bestemt til Kbhvn. og London. — Pregel, Egidiusen, ankom 20. April til Libau, bestemt til Hull. — Romny, Andersen, ankom 24. April til Kbhvn., bestemt til Libau. — Thyra, A. Garde, afgik 24. Marts fra Leith, bestemt til Færøerne og Island. — Tula, Paaske, ankom 24. April til Kbhvn., bestemt til Danzig. — Valdemar, F. Sørensen, afgik 22. April fra Antwerpen, bestemt til Kbhvn. og Libau. — Vendsyssel, H. P. Sørensen, ankom 22. April til London, bestemt til Libau. — Olga, A. Norden, ankom 19. April til Danzig, bestemt til Kbhvn. og Hamburg.

### Dannebrog.

Amalienborg, Olsen, afgik fra Kjøbenhavn 24. April til Havre. — Christiansborg, Ewaldsen, ankom til London 24. April. — Fredensborg, van Deurs, ankom til Lovisa 23. April. — Frederiksborg, Hartmann, afgik fra Sundswall 25. April til Holland. — Rosenborg, Schultz, ankom til Newcastle 21. April.

### Carl, Skjold, Gorm.

Dan, Kræmer, afgik fra Sunderland 21. April til Stettin. — Danmark, Heintzelmann, afgik fra Riga 13. April, ankom til Rouen 20. April. — Erik, Vrisberg, afgik fra Kbhvn. 25. April til Libau. — Frode, Christensen, afgik fra Aarhus 18. April, ankom til Blyth 21. April. — Gorm, Jørgensen, afgik fra Riga 24. April til Ghent. — Knud, Jørgensen, afgik fra Boness 18. April, ankom til Libau 25. April. — Magnus, Aaris, afgik fra Blyth 25. April til Cronstadt. — Olaf, Riso, afgik fra Libau 24. April til Dunkerque. — Skjold, Jensen, afgik fra Libau 22. April til Rotterdam. — Svend, Schmidt, afgik fra Riga 15. April, ankom til Antwerpen 21. April. — Volmer, Jørgensen, afgik fra Libau 19. April, ankom til Rotterdam 23. April.

### Kjøbenhavn.

Carl Heckscher, Petersen, afgik fra Reval 18. April, ankom til Rotterdam 24. April. — Fyen, Petersen, ankom til Antwerpen 24. April. — Hafnia, Andersen, ankom til Dordrecht 20. April, afgik 25. til Methil. — Jylland, Starck, afgik fra Burntisland 21. April, ankom til Kbhvn. 25. April. — Russia, Rasmussen, afgik fra Sunderland 19. April, ankom til Kbhvn. 22. April. — Sjælland, Hansen, ankom til London 24. April.

### Thingvalla.

Amerika, Thomsen, afgik fra New-York 14. April til Kjøbenhavn, passerede »Dunnet Head«, Tirsdag 24. April Kl. 6 Eftmd. — Ilekla, Laub, afgik fra Christianssand 13. April til New-York. — Island, Skjødt, afgik fra Kjøbenhavn 24. April til New-York. — Norge, Knudsen, afgik fra New-York 21. April til Kbhvn.

### Det Helsingørske Dampskibsselskab.

Dana, Larsen, ankom til Rotterdam 20. April, afgik 24. til Grangemouth. — Kronborg, Krohn, afgik fra Odessa 19. April, ankom til Nicolaieff 21., afgik 25. til Aarhus.

### Jydsk-Engelske Dampskibsselskab, Aarhus.

Hengest, Olsen, afgik fra Aarhus 19. April, ankom til Newcastle 22. April. — Octa, Enemark, afgik fra Gøteborg 19. April, ankom til Newcastle 22. April. — Orrik, Erichsen, ankom til Gøteborg 20. April fra Newcastle.

### J. Lauritzen, Esbjerg.

Nerma, Degn, ankom til Gefle 20. April. — Nordsøen, Meinertz, ankom til Esbjerg 20. April, afgik 21., ankom til London 23., afgik 24. til Methil.

**Sejlskibe.****Fanø, Nordby.**

Havila, Mortensen, afgik fra Cardiff 21. April til Santos.  
 H. Grohmann, Nielsen, afgik fra Havre 22. April til Hamburg. — Irvine, Ankersen, afgik fra Lissabon 23. April til Libau. — Kronprinsesse Louise, Jepsen, ankom til Banjowange 3. Marts fra Sourabaya. — Nordby, Pedersen, ankom til Falmouth fra Pisagua 18. April. afgik 20. til Ostende. — Tercera, Holm, afgik fra Cape Town 26. Marts til Walleroo.

**M. J. Ipsen, Rønne.**

Camtoos, Pedersen, afgik fra London 19. April til Helsingfors.

**Chr. Simoni, Aalborg.**

Flora, Larsen, afgik fra Aalborg til Nexø.

**H. A. Hansen, Thurø.**

Heimdal, Børgesen, afgik fra Dunkerque 25. April til Hull. — Hertha, Knudsen, afgik fra Dysart 20. April til Svendborg. — Petrine, Jensen, afgik fra Methil 20. April til Vejle Fjord. — Vega, Rasmussen, afgik fra Middlesbro 5. April, ankom til Aalborg 20. April. — Venus, Jensen, afgik fra Dysart 16. April til Reykjavik.

**Fragtberetninger.**

D'Hrr. **Holm & Wonsild**, Kjøbenhavn og Lübeck, meddele os den 26. April:

Siden vor sidste Beretning er der desværre ikke kommen mere Liv i Fragtmarkedet og som Følge deraf ej heller nogen Forandring i Fragterne.

**Dampere:**

St. Petersburg noterer 1/4 à 1/1 1/2, London 1/1 1/2, Rotterdam 1/1 1/2 à 1/3, Amsterdam eller Bremen Stad 1/3, Antwerp, Dunkirk eller Ghent 1/4 1/2 à 1/6, Rouen alt pr. 496 lbs. Hvedebasis, 10 Rmk. pr. 2000 Kilos Rug, til Stettin eller Lübeck, — 18 à 19 frcs. pr. Ton Hør til Dunkirk eller Ghents, 16/ à 16/6 pr. Ton Hør til Dundee Montrose eller Leith. Fra Cronstadt til London eller Hull 19/ pr. Std., D/B 1/3, Board 20/6.

Reval noterer 1/ à 1/1 1/2 London, 1 3 Rotterdam, Antwerpen, Dünkirk eller Ghent, 1/6 Rouen, alt pr. 496 lbs. Hvedebasis.

Libau og Riga noterer: /10 1/2 London eller Hull, /11 1/4 Rotterdam, /10 1/2 Antwerpen eller Dünkirk, 1/ à 1/1 1/2 Rouen, 1/1 1/2 Østkysten eller eng. Kanal, 1/3 Cardiff, 1/3 Glasgow, 1/ à 1/1 1/2 Hamburg eller Bremen, 1 3 à 1/4 1/2 Honfleur eller Bordeaux, alt pr. 320 lbs. Havrebasis.

Danzig noterer: 1/4 1/2 à 1/6 pr. Quarter Hvedebasis til Firth of Forth, 15 Mk. pr. 2500 Kilos Rugbasis til Stockholm, 40 Pf. pr. 50 Kilos Klid til Danmark, nordligst Aarhus eller Sydsverrig.

Stettin noterer: 15 Frc. pr. 2000 Kilos Melasse til Dünkirk, 8/6 pr. Load pitprops til Tyne, 9/6 pr. Ton Cement til Odessa.

Danmark—Dünkirk betales 7 Frc. pr. Bruttoton Melasse à 1016 Kilos.

**Sejlere:**

Riga noterer 8/ à 8/6 pr. Ton Oliekager, til Perth 8/ pr. Ton, til Storbritanniens Østkyst 9/, til engelsk Kanal 11/ Bristolkanalen pr. Ton Oliekager; 1/6 pr. 320 lbs. Havre til Storbritanniens Østkyst.

Sydsverrig noterer 1/3, Østkyst London 1 6, Kanalen 1/9, Bristolkanalen pr. 336 lbs. Havre.

Vestsverrig noterer /10 1/2 til Kulhavn, 1/1 1/2 til Østkysten, 1/3 til London eller Kanalen, 1/4 1/2 à 1/6 til Bristolkanalen pr. 336 lbs. Havre.

Danzig—Danmark 40 Pf. pr. 50 Kilos Klid, 12—13 Mk. pr. 2500 Kilos Rugbasis.

Königsberg—Danmark 14 Mk. pr. 2500 Kilos Rugbasis.

D'Hrr. **N. Johansen & Dahl**, Liverpool, meddele os under 21 April:

Udfragterne i forløbne Uge vare flove og Hjemfragterne gennemgaaende uforandrede.

Frugterne fra Middell- og Sortehavet ere fremdeles nogenlunde faste, hvorimod Ostindiamarkedet er flovere. — Fra Vestkysten er Markedet fast; ligesaa fra River Plate. — Dampskibsfragterne fra Staterne ere meget flove, og det er næsten umuligt at opdrive Kornlaste.

Følgende Fragtslutninger effektueredes for Dampskibe: Cardiff til Malta 5/—, Genua 6/3, Savona 6/4 1/2, Smyrna 5/10 1/2

Leghorn 6/6, Port Said 6/—, Honfleur 4/6, Dieppe 4 4/1 2, Adriatic 7/3, Aden 8/9, Colombo 9/6, Bilbao 4/3, Gibraltar 6/—, Donau 8/—, Lissabon 5/3, River Plate 10/3.

Azoff til U. K.—Kontinent 12/9 à 13/9, Nicolaieff 11/—, til Kiel 13/6, Kjøbenhavn eller Bergen 13/6, for Komplettering i Odessa eller Sebastopol 12/6, Sulina 11/3, Poti 12/9, Donau til Rotterdam 14/—, U. K.—Kontinent 15/—, Bergen eller Kjøbenhavn 16/—, Kiel eller Stockholm 17/—, Odessa 10/ à 10/6. Smyrna til London 10/6, Benisaf til Middlesboro 8/6, Rotterdam 8/6.

Huelva til London 8/1 1/2, Newport 7/6, Middlesboro 8/3, Bilbao til Rotterdam 5/9, Middlesboro 5/3, Carthage til Garston 5/—, Aguilas til Cete 7 frcs.

Kurrachee til U. K.—Kont. 19 à 19/6, Rangoon til Liverpool 27/6, Bombay til Antwerpen 17/6.

River Plate 23/6, minus 8'.

Pensacola til U. K.—Kont. 102/6 à 105/—, New York, Philadelphia, Baltimore & c. til Antwerpen, Rotterdam eller Hamburg 2/ à 2/3, til Kanalen for Ordre maaske 2/4 1/2 opnaeligt. Brunswick til Rotterdam 15/6.

Fernandina til London, Rotterdam eller Delfzyl 15/6.

Montreal til Vestengland 41/3.

Memel til London 6 6 pr. Load sleepers. Cronstadt til London 19 à 20/6. Søderham til London, 600 Stds. à 30/.

For Sejlskibe sluttedes fra Cardiff til Buenos Ayres eller Boca à 10/9, Rio Janeiro 14/6 à 15/ à 15/6 for Fuel.

Leith til River Plate 10/6.

Swansea til San Diego 12/6.

Ardrossan til San Francisco 15,7 1/2, Portland O. til Kanalen f. O. 35/—, Vestkysten 28,9 ÷ 1 3 for Salpeter, Juni Lasting; for senere Afskibning 27/6. Puzet! Sound til Vestkysten 40/— pr. Mille Lumber, U. K.—Kont. 65/—, Cape Town eller Alzoa Bay 60/.

Newcastle til Vestkysten 13/6 à 13/9, til Frisco 14/—, til Frisco og derfra til Kanalen 40/—.

Pensacola til U. K. Kont. 95/— à 100/—, Savannah 2/6 à 3/—.

Miramichi 45/—, Baywerte 42/6, Shediac 43/9, Pugwash 41/3, Dalhousie 40/—.

Vor Korrespondent i Newcastle o/ Tyne meddele os under 21. April:

Udfragterne have i forløbne Uge ikke undergaaet nogen Forandring. Der er vedvarende rigeligt Tilbud af Tonnage med forholdsvis faa Ordres, og der er derfor kun ringe Udsigt til en Bedring i Raterne i den nærmeste Fremtid.

Returmarkedet fra Sortehavet er mindre stærkt end i foregaaende Uge, Azoff stille med ringe Begær. Donau Markedet er fremdeles fast, Middelhavet stille. Af Befragtninger rapporteres bl. a.:

Tyne eller Blyth til Cronstadt 4' og 4 1/1 2, Helsingfors 4/ og 4/3, Libau 4 1/2, Memel 4/, Reval 4 1/1 2, Pillau 3/9, Neufahrwasser 3 9, Svinmünde 3/7 1/2, Helsingør 4/3, Korsør 4 3, Assens 4/3, Nord Norge 4 til 4/3, Bilbao 3/9 noteret Kurs, 4/3 à Kurs 48 d, Sevilla 8/4 efter Kurs 48 d, Malaga 6/7 1/2, noteret Kurs, Genua 5/4 1/2, Livorno 5/9, Neapel 5/6, Palermo 5/9, Venedig 6/6 (3600 Tons), Constantinopel 5/3, Oran 5/7 1/2. Fra Grimshy Cronstadt 4/3, Barcelona 9/—, Kurs 48 d.

Piteå og Skellefteå til Gravelines 330 stds. 38 frcs D. B. Nederkalix til London, 550 stds, 28/9 D. B. b. Søderhamn til London, 560 stds., 20/— D. B. b. Sundswall til London, 440 stds. 20/—, Hernösand—Sundswall til Havre, 500 stds., 37/— D. B. Domsjö til Wisbeach, 330 stds., 27/6 D. B. Riga til Rotterdam, 13 fl. D. B. Memel til London, 6/6 sleepers. Archangel til Hull 600 stds., 36/6 D. B. 1/3 b. Cronstadt til London 19/ D. B. 20/ b. 750 stds. Petersburg London 1/1 1/2, opt. Rotterdam 1/3 Odessa eller Sebastopol til L. H. A. R. 10/, Hamburg 10/6. Nicolaieff til U. K. Cont. 12/. Theodosia til Rotterdam 10/3. Azoff til U. K. Cont. 12/6 prompt, 13/ Juli, Byg. Sulina til U. K. Cont. 11/4 1/2. Donau til U. K. Cont. 14/6, Antwerpen 13/, fri Lægning. Poti til U. K. Cont. 12/9, Bilbao til Swansea 4/6, til Middlesbro 5/3, til Tyne 5/, til Rotterdam 5/9, til Dunkerque 5/10 1/2. Huelva til Newport 7/6, til London 8/1 1/2, til Middlesbro 8/3. Sicilien (3 Ladelplader) til London 1400 d. V. £ 735.

Sejlskibs-Befragtningerne staa omtrent stille. Der kan opnaas £ 5 til Helsingfors og Kotka, £ 6 til £ 6/10 Pernan og Narva, £ 4 Hernösand, £ 4.10/ Gefle, £ 5 svenske Sundhavne, £ 5.15/, c. £ 6 for danske Belthavne, £ 5.10/ norsk Finmarken og £ 4.10/ Archangel.

D'Hrr. **Funch, Edye & Co.**, New York, meddele under den 13. April:

Frugtberetningen for den forløbne Uge er ligesaa utilfredsstillende som den foregaaende og den eneste antagelige Beskæftigelse, der findes for Øjeblikket for Damperne, er fra Trælsthavnene. Begæret er imidlertid ogsaa i denne Retning bleven mindre, og det synes som om Befragterne ikke længere ere tilbøjelige til yderligere Befragtninger, undtagen de kunne opnaa en Reduktion i Priserne.

Med Kornbefragtingerne er der absolut intet at gøre, og det nuværende Begær er kun lige tilstrækkelig til at skaffe Beskæftigelse for vore regelmæssige Baade. I alle andre Retninger er der vedblivende Livløshed, medens der er overflødig Tilbud af prompte Dampere i Forhold til det nuværende Behov.

Efterspørgslen efter Seilskibs-Tonnage fra vor og Nabo-

havnene er vedblivende sparsom og Antallet af Befragtinger er kun ringe, derimod er der lidt bedre Begær efter Skibe for Trælæs fra de sydlige Havne, og Raterne ere noget fastere, dog selv i disse Retninger kan der ikke meldes om nogen stor Bedring.

Der er betalt følgende Rater:

Brunsvick til Bremen eller Hamburg Bomuld 32/6 d., begge Havne 33/9.

## Efterretninger for Søfarende.

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

### Østersøen, Sundet og Lille Belt.

**Sverig. Landskrona.** Til Forsøg er et Sømærke, hvorpaa er anbragt en Lanterne, som viser hvidt Hurtigblink, udlagt tæt ved den V.-lige Vager ved *Vesterflack* uden for *Landskrona*.

**Finland. Finske Bugt.** Den 13de April 1894 er Fyrskibet »*Årangsgrund*« igen udlagt paa Station.

**Rusland. Finske Bugt** Dampere »*Royal Minstrel*« ligger sunken 3 Kml. NV.  $\frac{1}{2}$  V. fra *Odensholm* Fyr. En Mast er nogle Fod over Vandet. Ved Vragets N.-Side staar en Stage med en nedadbunden Kost, ved dets S.-Side en Stage med 1 opadbunden Kost.

**Backofen.** Føreren af Dampskibet »*Gorm*«, Kaptajn *Jørgensen*, meddeler: »Den 18de April viste *Backofen* Fyr svagt, fast Lys fra V. til NV.  $\frac{1}{4}$  V. N. og S. for disse Retninger viste Fyret Tre-Blink hver  $\frac{1}{2}$  Minut«.

**Libau.** Paa N.-Enden af den S.-lige Bølgebrøder ved *Libau* er opført en 35 Fod høj, pyramideformet Baake.

Under Uddybningsarbejderne belyses Uddybningsmaskinen med elektrisk Lys. Man advares mod Forveksling med *Libau* Fyrskibs Fyr.

**Tydskland. Femer-Sund.** I *Femer-Sund* ere Sommersømærkerne udlagte.

**Wismar.** Ved *Wismar* og i de omliggende Farvande ere Sommersømærkerne udlagte

**Flensborg-Fjord.** I *Flensborg-Fjord* er Vraget ved *Eken-sund* borttaget og Vragtønden inddragen.

### Kattegat og Skagerak.

**Sverig. Göteborg N.-lige Inbløb.** En sort og hvid Stage er i 22 Fod Vand udsat 30 Alen NØ. for *Kattskärsgrundet*.  $57^{\circ} 41' 45''$  N. Br.  $11^{\circ} 43' 15''$  Ø. Lgd.

### Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Det hvide Hav. Solovestk Øerne.** Af Revet, som fra Øen *Muksalma* strækker sig 5 Kml. mod SØ. er intet over Vandet. Det tilraades derfor at holde sig nærmest til Pynt *Licini Orloø*, hvor Dybden er større og jevn.

**Nordlige Ishav. Novaja Sembla og Waigatch island.** Paa Kap *Stolbovoi*, N.-Siden af det V.-lige Indløb til *Matotchkin strait*, er opført en 40 Fod høj, pyramideformet Stenbaake med flad Top, med Stage og Firkant paa Toppen. Den staar 315 Fod over Vandet, 1.300 Alen fra Kap *Stolbovoi* yderste N.-Ende.

Beliggenhed efter Adm. chart Nr. 2282 omtrent  $73^{\circ} 19'$  N. Br.  $53^{\circ} 55'$  Ø. Lgd.

Paa Kap *Greben*, N.-Siden af det V.-lige Indløb til *Yogorsky (Pett)* er opført en 34 Fod høj, pyramideformet Stenbaake med flad Top, med Stage og afkortet Kegle paa Toppen. Den staar 55 Fod over Vandet

Beliggenhed efter Adm. chart Nr. 2282 omtrent  $69^{\circ} 41'$  N. Br.  $59^{\circ} 50'$  Ø. Lgd.

Fra Kap *Greben* strække Rev sig  $\frac{2}{3}$  Kml. mod S.

**Tydskland. Weser.** I *Weser* ere Sommersømærkerne udlagte.

Fyrskibet »*Weser*« er ikke paa Station en af Dagene mellem den 30te Maj og 4de Juni 1894.

Havnebestyrelsen i *Bremerhaven* har udstedt følgende Bestemmelser for Brugen af Dampskibes Dampsignal-Apparater:

1. I Havnebassinene og Sluserne i *Bremerhaven* og ved Skibsbyggerierne i *Bremerhaven* er Brugen af Dampsignaler forbudt i Dampskibe.
2. I Forhavnene i *Bremerhaven* og i de Dele af *Weser* og *Geeste*, som ere *Bremen* underlagte, maa Dampskibe kun anvende Dampsignaler, naar det efter de bestaaende Be-

stemmelser er paabudt og som øjeblikkelig Sikkringsforanstaltning.

3 og 4. Dampsiroene i Dampskibe maa paa de under 2 nævnte Steder kun anvendes, naar det under Taage, Tykning og Sne er paabudt, og maa da ikke anvendes hyppigere end nødvendigt og paabudt.

5. Overtrædelser straffes efter Havneloven.

**Jade.** I *Jade* er Spirtønde F ombyttet med en Baaketønde, og Spidstønde Nr. 3 med en Lystønde. Sommersømærkningen er fuldført.

**Holland. Zeegat van Terschelling** I *Zeegat van Terschelling* ere følgende Forandringer i Afmærkningen foretagne:

**Noordoostgat ved Buitengronden:**

Stumptønde NO Nr. 2 er flyttet og ligger nu i 14 Fod Vand.  $53^{\circ} 24' 16''$  N. Br.  $5^{\circ} 13' 8''$  Ø. Lgd.

En Spidstønde NO Nr. 1 a er udlagt i  $11\frac{1}{2}$  Fod Vand.  $53^{\circ} 24' 24''$  N. Br.  $5^{\circ} 12' 56''$  Ø. Lgd.

Mindste Dybde i Løbet er  $11\frac{1}{2}$  Fod.

**Thomas Smitgat ved Engelschhoek:**

En Stumptønde TS Nr. 2 er udlagt i 16 Fod Vand.  $53^{\circ} 24' 9''$  N. Br.  $5^{\circ} 4' 58''$  Ø. Lgd.

Den tidligere Stumptønde TS Nr. 2 har nu TS Nr. 3.

Spidstønde TS Nr. 2 er flyttet og ligger nu i 17 Fod Vand.  $53^{\circ} 23' 43''$  N. Br.  $5^{\circ} 5' 10''$  Ø. Lgd.

Spidstønde TS Nr. 3 er flyttet og ligger nu i 17 Fod Vand.  $53^{\circ} 23' 42''$  N. Br.  $5^{\circ} 5' 2''$  Ø. Lgd.

Mindste Dybde i Løbet er 17 Fod.

Linien *Brandaris* Fyr overet med *Thomas Smitgat* Ledefyr leder Skibe, kommende ude fra, i *Thomas Smitgat* til Spidstønde Nr. 2.

**Zuiderzee.** I *Zuidersee* og tilgrænsende Farvande ere Sommersømærkerne udlagte.

I *Zwin* er Afmærkningen igen udlagt. Den mindste Dybde paa Barren mellem *Zwin* og *Vlieter* er  $7\frac{1}{2}$  Fod.

I *Sloot* er Spidstønde Nr. 5 flyttet Ø. for *Vieringen* Ledefyr linie. Der ligger i 13 Fod Vand paa  $52^{\circ} 51' 55''$  N. Br.  $4^{\circ} 57' 7''$  Ø. Lgd. Ved Tønden fører altsaa Ledefyr linien uden for Farvandet.

I *Doovebalg*, *Vlieter*, *Scheurraak* og *Oude Vlie* er Spidstønders og Vageres Farve forandret fra hvid til rød.

I *Malzwin* udlægges til Forsøg nogle ikke malede Vagere.

**Zeegat van Texel.** Paa *Zuider-Haaksgronden* er i en Linie, fra *Kijkduin* Fyr i V. t. S.  $\frac{3}{4}$  S., udlagt tre smaa sorte Stumptønder. De ere Skibsfarten uvekkommende.

**Veregat, Zuidvliet og Vlije.** Følgende Forandringer i Afmærkninger ere foretagne:

I *Zuidolie* ligger nu:

Stumptønde Nr. 4 i 19 Fod Vand.  $51^{\circ} 31' 35''$  N. Br.  $3^{\circ} 41' 38''$  Ø. Lgd.

Stumptønde Nr. 5 med afkorte Kegle i 16 Fod Vand.  $51^{\circ} 31' 24''$  N. Br.  $3^{\circ} 41' 56''$  Ø. Lgd.

Stumptønde Nr. 6 i 17 Fod Vand.  $51^{\circ} 31' 30''$  N. Br.  $3^{\circ} 42' 30''$  Ø. Lgd.

En Stumptønde Nr. 6 a er udlagt i 17 Fod Vand.  $51^{\circ} 31' 35''$  N. Br.  $3^{\circ} 42' 46''$  Ø. Lgd.

Stumptønde Nr. 7 i 17 Fod Vand.  $51^{\circ} 31' 42''$  N. Br.  $3^{\circ} 43' 6''$  Ø. Lgd.

Stumptønde Nr. 7 a i 14 Fod Vand.  $51^{\circ} 31' 46''$  N. Br.  $3^{\circ} 43' 18''$  Ø. Lgd.

Stumptønde Nr. 7 b i  $9\frac{1}{2}$  Fod Vand.  $51^{\circ} 31' 55''$  N. Br.  $3^{\circ} 43' 22''$  Ø. Lgd.

En Spidstønde Nr. 3 a er udlagt i  $9\frac{1}{2}$  Fod Vand  $51^{\circ} 31' 38''$  N. Br.  $3^{\circ} 43' 17''$  Ø. Lgd.

Spidstønde Nr. 3 b i  $8\frac{1}{2}$  Fod Vand.  $51^{\circ} 31' 46''$  N. Br.  $3^{\circ} 43' 24''$  Ø. Lgd.

Spidstønde Nr. 4 i  $8\frac{1}{2}$  Fod Vand.  $51^{\circ} 31' 54''$  N. Br.  $3^{\circ} 43' 27''$  Ø. Lgd.

Spidstønde Nr. 4 a i  $14\frac{1}{2}$  Fod Vand.  $51^{\circ} 32' 4''$  N. Br.  $3^{\circ} 43' 32''$  Ø. Lgd.

Spidstønde Nr. 5 i  $14\frac{1}{2}$  Fod Vand.  $51^{\circ} 32' 16''$  N. Br.  $3^{\circ} 43' 44''$  Ø. Lgd.

I *Veregat* ligger nu:

Spidstønde Nr. 3 paa  $51^{\circ} 33' 51''$  N. Br.  $3^{\circ} 39' 33''$  Ø. Lgd.

Spidstønde Nr. 3 a paa  $51^{\circ} 33' 44''$  N. Br.  $3^{\circ} 40' 3''$  Ø. Lgd.

Galveston til Storbritanien 33/, Bremen og Hamburg 36/6 d.

*Petroleum.*

New York til Stockholm 2/3 d., Sødetelje 2/4 til 2<sup>3</sup>/<sub>4</sub> d., to svenske Havne 2/6.  
Philadelphia til Lissabon 2/6, Dünkirk 2/  
New York til Calcutta 12<sup>1</sup>/<sub>2</sub> c., Saigon 15 til 15<sup>1</sup>/<sub>2</sub> c.  
Pensacola til Storbritanien skaaret Tømmer 95'—105/,

Continentet 107/6 d, Cardiff 92 6, Greenok 97/6, Buenos Ayres Trælast Doll. 12.

Sapelo til Storbritanien skaaret Tømmer 92/6 d.  
Cuba til New York, Philadelphia eller Boston 8, 9, 10 cents.  
Philadelphia til Tampico Kul Doll. 2.  
New York til Buenos Ayres Petroleum 16 c. Trælast Doll. 7.  
Portland til Buenos Ayres Trælast Doll. 7.

Spidstønde Nr 4 paa 51° 33' 30" Nr. Br. 3° 40' 38" Ø. Lgd.

En Spidstønde Nr. 4 a er udlagt paa 51° 33' 18" N. Br. 3° 40' 58" Ø. Lgd.

I *Vie van Wemeldinge* er en Stumpstønde Nr. 3 a udlagt i 11 Fod Vand paa 51° 33' 31" N. Br. 3° 57' 58" Ø. Lgd.

**England. Themsen.** Tæt ved *Sheerness Middle Ground* Lystønde er til sammenlignende Forsøg udlagt en anden sort og hvid vandret stribet Lystønde, som viser hvidt Lys med Formærkelser. Tønden skal ligge ude i en Maaned.

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

**Frankrig Calais.** Grunden, som er dannet af den nedstyrtede Ø. Mole ved *Calais* Havn, er afmærket saaledes:

En sort Træbaake med Cylinder paa Toppen er opført paa Midten af det gamle Molehoved.

En sort Spidstønde med Stage og Diamant er udlagt 40 Alen uden for Baaken i Forlængelsen af det gamle Molehoveds Midtlinie. Den ligger i saa lang Fortøjning, at den under Flodtid ligger ud for V. Siden, ved Ebbe ud for Ø. Siden af det gamle Molehoved.

**Boulogne.** Under Uddybningsarbejder, som foretages ved *Boulogne*, kan der vises hvide og røde Lanterner paa SV. Molens Hoved. De ere Skibsfarten uvedkommende.

**Granville.** Paa *Pointe du Roc* ved *Granville* er den 15de April oprettet et Taagesignal. Et Haandkrafts Taagehorn giver hvert Minut Et-Stød af 5<sup>s</sup>. Varighed.

**England. Falmouth.** Ved Indløbet til *Falmouth* ere følgende Tønder udlagte;

*St. Anthony*, en sort Spidstønde med 2 Balloner. Den ligger i 29 Fod Vand, fra *St. Anthony* Fyr i SV. <sup>1</sup>/<sub>4</sub> V. 2<sup>2</sup>/<sub>3</sub> Kbl.

*Castle*, en rød Spidstønde med 1 Ballon. Den ligger i 29 Fod Vand fra *Black Rock* Banke i NØ, 3<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Kbl.

*West Narrows*, en sort og hvid lodret stribet Stumpstønde. Den ligger paa 31 Fod Vand, fra *Governor* Tønde i NØ. t. N. <sup>1</sup>/<sub>2</sub> N., 3 Kbl.

Dybderne ere angivne ved Springtids Lavvande.

Den tidligere *Narrows* Tønde hedder nu *East Narrows*.

**Englands V.-Kyst. Cardigan-Bugt.** Ved Indløbet til *Aberdovey* ere følgende Tønder flyttede:

Den røde Spidstønde *Aberdovey bar* ligger nu i 11 Fod Vand, fra *Aberdovey* Fyr i S. t. V. <sup>1</sup>/<sub>2</sub> V., 9<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Kbl.

Den sort og hvid tærnede Stumpstønde *Inner Aberdovey* ligger nu i 7 Fod Vand, fra *Aberdovey* Fyr i S. t. V. <sup>3</sup>/<sub>4</sub> V., 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Kbl.

Dybderne ere angivne ved Springtids Lavvande.

**Nordlige Atlanterhav.**

**Frankrig. Hourtin.** I 1894 foretages følgende Forandringer ved *Hourtin* Fyr. S.-Fyret slukkes. N.-Fyret forandres til et hvidt Blinkfy, som hver 5 Sekunder viser Et-Blink. Flammens Højde bliver uforandret. Synsvidde: 20 Kml. Lysevne: 33 Kml.

Under Forandringen slukkes begge Fyr, og et midlertidigt hvidt Blinkfy, som hver 5 Sekunder viser Et-Blink, tændes paa Taarnets Galleri. Det nye Fyr kan brænde til Forsøg.

Nærmere Meddelelse senere.

**Forenede Stater i Nordamerika. Portsmouth harbor. Maine.** Omtrent den 10de April 1894 tændes paa *Seavys island* SV.-

Pynt, 45 Alen N. 85° Ø. fra det nuværende Fyr, et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 15 Fod. Fyret vises fra en hvid Pæl.

De to Fyr holdte overet lede i Løbet mellem S.-Siden af *Seavys island* og *Goat island ledge*.

**Boston harbor. Massachusetts.** Omtrent den 30te April forandres *Minots ledge* hvide, faste Fyr til et hvidt Blinkfy, som hver <sup>1</sup>/<sub>2</sub> Minut viser >143« saaledes: Et-Blink, Mørke i 3<sup>s</sup>, Fire-Blink, Mørke i 3<sup>s</sup>, Tre-Blink, Mørke i 15<sup>s</sup>. Fyrets Orden bliver uforandret.

**The Narrows. New York bay.** Paa Yderenden af *Fort Hamilton wharf* er opført en selvvirkende Vandstands-Angiver. Den bestaar af et lille Træhus, ovenpaa hvilket er bragt en stor, hvid, halvcirkelformet Skive, som er inddelt ved Radier, mærkede med Tal. En sort Viser angiver Vandstandens Højde over eller under den i Kaartene anførte Dybde.

Midt paa Skiven er der bragt en sort Pilespids, som vender opad, naar Vandet stiger, nedad, naar Vandet falder. Med Kikkert kan man med Lethed se Viseren og Tallene paa enhver Afstand, hvori Vandstands-Angiveren kan passeres.

**Delaware river. Delaware.** Omtrent den 20de April 1894 nedtages Dagmærket paa Bygningen ved *Schooner ledge* forreste Ledefyr og en Pæl med en hvid Ballon paa Toppen rejses i Ledefyrlinien bag Bygningen.

**Charleston harbor. South Carolina.** To gule Spidstønder, mærkede Q, ere udlagte paa S.-Siden af *Charleston harbor* for at afmærke Karantæne-Ankerpladsen. Den yderste Tønde ligger i 39 Fod Vand, fra *Sullivan's island* bageste Ledefyr i S. 81° V. og fra Yderenden af den V.-lige Karantæne-Bro i N. 38° Ø. Den inderste Tønde ligger i 34 Fod Vand, fra *Fort Ripley shoal (Middle ground)* Fyr i S. 8° V. og fra *Sullivan island* bageste Ledefyr i S. 84° V.

Skibe, som ere underkastede Karantæne, skulle ankre V. for den yderste Karantæne-Tønde, Ø. for den inderste Karantæne-Tønde og S. for en Linie mellem de to Tønder.

**Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.**

**Frankrig. Porquerolles.** I 1894 forandres *Porquerolles* Fyr til et hvidt Blinkfy, som hver 10 Sekunder viser To-Blink. Flammens Højde bliver uforandret. Lysevnen: 37 Kml.

Under Forandringen slukkes Fyret, og et midlertidigt, hvidt, fast Fyr tændes paa Taarnets Galleri. Det nye Fyr kan brænde til Forsøg.

Nærmere Meddelelse senere.

**Tunis. Havneanlægget ved Bizerte.** Den 1ste April 1894 var N.-Molen ved *Bizerte* yaa en Længde af 1,600 Alen over Vandet. En rød Tønde ligger ved Molens Yderende, indtil et Fyr tændes paa denne.

S.-Molen var paa en Længde indefra af 560 Alen over Vandet og kan paa det øvrige af sin Længde, 960 Alen, ikke passeres af noget Skib. En sort Tønde ligger ved Molens Yderende.

Man skal altsaa gaa mellem den røde og sorte Tønde.

**Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaiske Hav.**

**Smaa Antiller. Martinique** Den røde Tønde ved S.-Enden af *Banc du Singe* findes ikke. De to Tønder, som man skal have om Styrbord, ligger fra Baaken paa *Pointe du Marin* henholdsvis i S. 65° V., 1,750 Alen og i S. 59° V., 1,500 Alen.

**Columbia. Colon.** Det nye Fyr ud for *Manzanilla point* er rapporteret at ligge paa Øen *Isla Grande* og ikke paa *Farallon Sucio*. Det ligger 5 Kml. S. 79° Ø. fra *Farallon Sucio*.

Nærmere Meddelelse senere.

**ABONNEMENTSPRISEN**

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

Bladet omdøles ved Postvæsenets Foranstaltning.

**AVERTISSEMENTSPRIS:**

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

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER FREDAG.

Nr. 32.

Kjøbenhavn, Fredag den 4. Maj 1894.

1. Aarg.

INDHOLD: Nord-Østersø-Kanalen og Københavns Frihavn. — Literatur. — Eksport til Australien. — Uoverensstemmelse mellem Certeparti og Konnossement. — Manchester-Kanalen, dens hidtidige Virken og Udsigterne for Fremtiden. — Generalforsamlinger. — Fra Sø og Land. — Københavns Fisketilførsel pr. Jernbane og Dampskib. — Havarier og Forlis. — Korrespondance. — Skibsefterretninger. — Fragtberetninger. — Efterretninger for Søfarende.

## AXEL E. AAMODT.

18, Kongens Nytorv 18.

Grundlagt 1857. Telefon 106.

Generalagentur for »Autocopisten«. Det bedste Apparat til Mangfoldiggjørelse af Skrift og Tegninger.

### Skibsdagbøger

(Normalpapir)

<sup>1</sup>/<sub>1</sub> Aars & <sup>1</sup>/<sub>2</sub> Aars, til Forbrug og Forhandling billigst hos

### S. Friedlænder.

14 Ved Stranden 14.

### Cacaopulver,

Kæks, Biscuits, Chocolate, Confekt.

Brødr. Tychsens Fabrikslager, Lille Kannikestræde 3, København K.

## Dansk Søforsikring for Løsøre,

oprettet 1876,

tegner Forsikring paa Søfolks Effekter med danske Skibe.

Præmien er for en Forsikring paa 100 Kr.: 1 Aar 4 Kr., 6 Maaneder 3 Kr., 3 Maaneder 1 Kr. 50 Øre samt Policepenge 50 Øre.

Forsikringer tegnes paa Selskabets Hovedkontor, St. Annæ-plads 13, fra 11—3 og hos Selskabets Agenter i de større Havne-Propvindsbyer.

Fra Aktiebolaget Bofors & Gullspång i Sverrig leverer jeg paa Bestilling større og mindre Gjenstande i

### støbt Staal, saasom:

Skibsstævne, Skibsskruer, Roerrammer,

Stempler, Krumtappe, Ambolte,

Tandhjul, Ankere, etc. etc

Støbt Staal fra Bofors-Gullspång er smeddeligt samt i Styrke og Sejghed fuldt jævnlørligt med det bedste smeddede Staal af tilsvarende Haardhedsgrad.

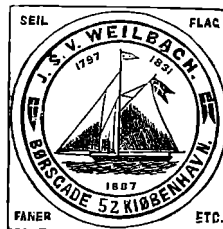
Kjøbenhavn.

Jørgen Jensens Efterfigr.

## J. Chr. Petersens Papirhandel,

Store Kirkestræde 1. Grundet 1845 Telefon 243.

Statspakpapier, bedste Omslagspapir til Arkivpakker og Chartequer.



isolering (Kieselguhr, Filt m. m.) paa Kjelder, Dampvrer m. m.

## C. M. Fønnesbech,

Specialforretning i The.

Fine, kraftige Kvaliteter; Udsalg: Østergade 10. København.

## Helsingborgs Varfs Aktiebolag

(Helsingborg, Sverige)

utför nybyggnader, reparationer och bottenmålning af jern- och träfartyg; för ständigt lager af allt härtill hörande.

Torrdocka 290 x 50 x 15 fot. Hammens djup 22 fot.

Under byggnad och till salu en tremast-stålskonert 250 Reg. tons, lastar 500 tons D. W. på 11 fots djupgående.

Telegrafadress: Varfsbolaget.

### Dækskoste

Dækskoste, 13 Rækker halvstive Piasava	6 Kr.	pr. Dusin.
do, 13 do. fint Piasava ud-		
mærkede Koste til Spulning af Dækket	8 »	»
Kuttendekkerer rene Børster	7 »	50 »
Levanger	7 »	»
Kosteskafter	1 »	»

Alle Sorter Malerpenser anbefales. Ethvert Rederi samt Damp- og Sejlskibsførere vil se deres Fordel ved at købe deres Forbrug af Børstenbinderarbejde direkte hos mig, da jeg fabrikerer det selv. Ingen Specialiteter; som Fagmand udfører jeg alt til Faget henhørende. Telefon Nr. 2625.

### HANS PREHN,

Børstenbinder.

Fabrik for Dæks- og Gadekoste.

Vesterbrogade 46.

### Staaltraadstovværk

i alle Kvaliteter og Konstruktioner for Transmissioner, Hejseværker, Kraner, Tovbaner etc.

Galvaniseret Jern- og Staaltraadstovværk, Galvaniserede Staaltraads Trosser og Kabler samt Liner til Skibsbrug, Lynafledertovværk af Jern og Kobber, Staaltraadsliner til elektriske Buelamper, Transmissions-Tov af Hamp, Manila og Bomuld, Transmissions Tov- og Snoreskiver, Patent-Laase og Patent-Smørelse for Staaltraadstovværk etc. leveres fra

### KABELFABRIK, LANDSBERG a/W.

ved Repræsentanten for Danmark

### WM. GOTTSCHALCH,

Niels Juelsgade Nr. 1,

Kjøbenhavn K.

**SABROE'S MAVEBITTER**  
 tilberedt af J. Chr. Sabroe,  
 Randers, prisbelønnet paa de  
 største Udstillinger, udbredt  
 over hele Verden, er kun  
**ægte** naar

Firmaet: **J. Chr. Sabroe**  
 findes i Etiketten og ind-  
 brændt i Proppen.  
 Hoveddepot i Kjøbenhavn hos:  
 Herrer **K. J. Grønbeck & Co.**  
 St. Kongensgade 40.

Uformuende Maskinister, der  
 have bestaaet eller forberede  
 sig til 1ste eller 2den Afdeling  
 af Maskinisteksamen, og som  
 ønske Understøttelse af Stats-  
 kassen, kunne derom ansøge  
 Marineministeriet. Ansøgning-  
 gerne, bilagte med Attest om  
 Trang og Værdighed og eventu-  
 elt med Eksamensbevis, ville  
 være at stille til Marinemini-  
 steriet og at indsende til Un-  
 dertegnede Formand i Maski-  
 nisteksamens - Kommissionen,  
 Adresse: Orlogsværftet, Kjøben-  
 havn C. senest den 31te Maj  
 d. A.

**A. H. M. Rasmussen.**  
 Underdirektør ved Orlogsværftet

**C. F. Schlüter,**  
 teknisk Maskin- og Skibshandel.

Grundlagt 1857.

Kjøbenhavn. 26, Peder Skramsgade, K.

Import og Export-Lager til en gros Priser  
 af Maskin- og Cylinderolier og Alt til  
 Sømaskiner henhørende.

**Anders Rasmussen,**

Skomager, Svendborg,

**Specialist i vandtæt Fodtøj & Søstøvler.**

Flere Aars Erfaring og mange anbefalinger for leverede vand-  
 tætte Søstøvler.

Alt Fodtøj kan leveres vandtæt.

**Ankere & Kjæder,**  
**Tougværk og alle**  
**Skibs-Inventarier**  
 anbefales fra Lager.

**John Forbæch,**  
 St. Annæ Plads 19 & 21.

**Anders Nielsen,**

Fredericiagade 27.

**Største Lager**

af

**Fedevarer.**

**E. Husted & Co.**

Merchants & Ship Brokers,

Newcastle on Tyne.

Telegrams: Husted.

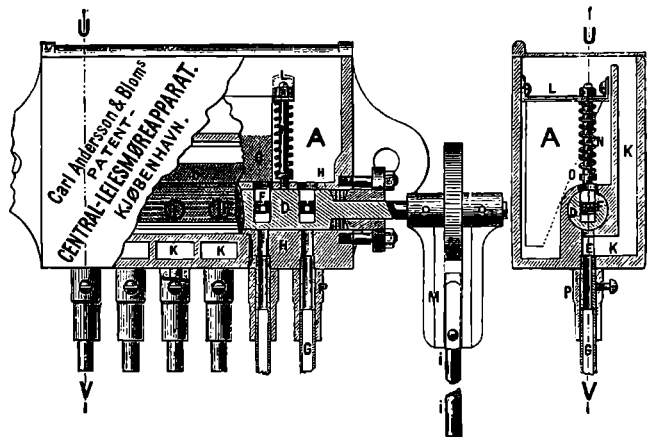
**Ny Carlsberg Øl**  
 kan særlig anbefales til **Skibsproviantering** paa  
 Grund af dets uovertrufne Holdbarhed.  
 Bryggeriets Aftapningsanstalt: Pileallé 5.  
 Depot: Toldbodgade 14.

D'Hrr. Maskinmestres Opmærksomhed henledes herved  
 paa Firmaet

**CARL ANDERSSON & BLOMS**

anerkjendte automatiske

„*Central Lejesmøreapparat*“.



I Løbet af 4 Aar afsat 3000 Apparater. Garanti 10 Aar.

Kjøb, Salg og Nybygning af Sejl og  
 Dampskibe, Uddybningsmateriel og  
 Transportpramme

besørges fordelagtigt af

**Ingeniør Andr. Vang,**  
 Kjøbenhavn.

## „Dansk Søfartstidende“

begyndte den 1. April et nyt Kvartal. Bladet bringer Artikler om alle i Forbindelse med **Skibsfarten og Fiskeriet staaende Forhold** og følger alle **Bevægelser paa Søfartens Omraade** her hjemme og i Udlandet; det bringer ugentlige Beretninger om **Fragtforholdene** gennem Meddelelser fra London, Liverpool, Newcastle o/ Tyne, Lübeck, New-York og Kjøbenhavn; det indeholder Søkortarkivets „**Efterretninger for Søfarende**“.

„Dansk Søfartstidende“ bringer en ugentlig **Oversigt over danske Skibes Bevægelser**, støttet paa **Meddelelser fra de fleste danske Damp- og Sejlskibs-Rederier**; endvidere udførlige Meddelelser om **Nybygninger, Havarier, Forlis**. Det bringer en ugentlig Beretning om **Forhyringsforholdene**, maanedlige Meddelelser om **Fiskeexporten og Fiskehandelen**, Oversigt over de **meteorologiske Forhold** m. m. m.

„Dansk Søfartstidende“, **Organ for Søfarten og Fiskeriet**, fremtræder tillige som **Efterretningsorgan for Skibsfarten** og bringer gennem sine talrige Forbindelser i Ind- og Udland **udførlige og paalidelige Meddelelser om alle Søfartsforhold**.

**Abonnement for April Kvartal 1894** à 1 Kr. 50 Øre foruden Postpenge, tegnes paa alle **kgl. Postkontorer og Brevsamlingssteder**, i alm. dansk Skibsførerforenings Kontor, **St. Annæ Plads 13, K**, fra 11—3, i Redaktionen, **Holsteinsgade 9, Ø**, og hos **Fuldmægtig Westrup** i det forenede **Dampskibsselskabs Skibsinspektion**. **Dansk Søfartstidende** egner sig **fortrinligt til Annoncer**, der ønskes udbredte alle Søfartskredse i Ind- og Udland.

**Annoncer** modtages ovennævnte tre Steder og i **Triers Bogtrykkeri, Bredgade 32, K**.

## Nord-Østersø-Kanalen og Københavns Frihavn.

Fra Firmaet C. K. Hansen her i Byen er udgaaet en paa engelsk affattet Brochure med Titlen »The North Sea & Baltic Canal and The Free Port of Copenhagen«. Ved Forfatterens Velvillie saa vi os i Stand til allerede i afvigte December Maaned\*) at offentliggøre et udførligt Uddrag af denne Brochure; vi havde den Gang rig Lejlighed til at erfare, med hvilken Interesse disse Artikler bleve modtagne, og der kan ikke være Tvivl om, at den nu udkomne Brochure baade her hjemme og i Udlandet vil vække megen og fortjent Opmærksomhed.

Forfatterens Formaal er et dobbelt, idet han dels behandler Nord-Østersø-Kanalens Betydning for den danske Handel og Skibsfart i Almindelighed og for Københavns i Særdeleshed, dels paaviser Betydningen af Anlægget af en Frihavn ved København og de Betingelser, en saadan skaber for at gøre København til det, den ifølge sin naturlige Beliggenhed bør være: en Stapelplads for Østersøen. Gennem de ovenfor omtalte Artikler ville vore Læsere allerede vide, at man i Tyskland gennem Piecer og Bladartikler med megen Energi søger at paavise, at Nord-Østersø-Kanalen vil danne en saa kort og bekvem Forbindelse mellem de to Have, at Skibsfarten efter Kanalens Aabning vil benytte denne i Stedet for den gamle Rute nord om Skagen. For at godtgøre dette, har man i Tyskland paa en yderst tendentios Maade fremstillet Søvejen om Skagen som særdeles farlig i Modsætning til Kanalen, der fremstilles som en saa hurtig og praktisk Rute, at det ikke synes tvivlsomt, at Skibsfarten i alle Retninger vil sé sin Fordel ved at vælge den. Imod hele denne Fremstilling

\*) se »Dansk Søfartstidende« Nr. 11—13.

af Kanalens gunstige Besejlingsforhold i Modsætning til de danske Farvandes, paaviser Forfatteren med megen Styrke, paa hvilken ensidig Maade man i Tyskland har benyttet det foreliggende statistiske Materiale og godtgør gennem en yderst klar og detajlleret Fremstilling, at Besejlingsforholdene i de danske Farvande Aar for Aar ere blevne bedre og at Fordelene ved at benytte Kanalen ikke findes for almindelige Handelsdampere mellem Nord- og Østersøen. Vi tvivle ikke om, at denne Fremstilling af de faktiske Forhold hos Udlandets Læsere vil danne en kraftig Modvægt mod de i Tyskland fremkomne Tendensskrifter.

I det andet Afsnit beskriver Forfatteren, som ovenfor nævnt, den nye Frihavn ved København og paaviser de Muligheder, den skaber for en betydelig Transit- og Eksporthandel. Denne Fremstilling er skreven ud af en rigtig Erkendelse af den overordentlige Betydning, det har, at Frihavnen og de Forretninger, for hvilke den aabner nye Veje, i saa vid Udstrækning som muligt blive kendte i Udlandet. For Opnaaelsen af dette Formaal er den her givne Fremstilling overordentlig hensigtsmæssig; den vil i Udlandet sprede megen og nyttig Oplysning om et Foretagende, hvis Betydning netop i væsentlig Grad beror paa, at det bliver kendt i Udlandets Forretningskredse.

Det synes os, at Forfatteren af den foreliggende Brochure har naaet, hvad han tilsigtede: at oplyse Offentligheden om Nord-Østersø-Kanalens virkelige Betydning for os og at paavise Frihavnens Betydning for vor egen og for Udlandets Handel. Den danske Søfarts- og Handelsverden skylder Forfatteren oprigtig Tak for dette med megen Dygtighed gennemførte Forsøg paa at vejlede Udlandets offentlige Mening.

## Literatur.

Aar bog for den danske Fiskerflaade er med Indenrigsministeriet Understøttelse udkommen paa I Dalsgaard Olsens Forslag i Esbjerg.

Det er med megen Tilfredshed, vi hilse denne lille Haandbog for Fiskere velkommen, og vi haabe den maa vinde fortjent Udbredelse, da den indeholder særdeles meget af Nytte og Interesse for Fiskerstanden og alle, der paa nogen Maade komme i Berøring med den. Af Indholdsfortegnelsen skal saaledes nævnes:

Et fuldstændigt Register for Nordsø-Fiskerfartøjer med Nr., Havnekendings Bogstaver, Navn, Tonnage og Ejerens Navn og Hjemsted, hvilket man hidtil har savnet en samlet Fortegnelse over; danske og fremmede Fiskebenaævnelser, engelsk Fiske-Salgsmåade, de forskellige Fiskearters Fangst- og Legetider, som dog ikke overalt kunne siges at gælde indenfor Skagen, Mønt-, Maal- og Vægt-Tabel, Havnetider og Vandstandsforstel for en Række Pladser i Danmark, Tyskland, Holland, Belgien, Frankrig og Storbritanien, Maalreduktionstabeller og endelig Uddrag af den internationale Overenskomst om Fiskeripolitiet i Nordsøen udenfor Soterritoriet og Uddrag af islandske Love og Forordninger for Soterritoriet ved Island. Haandbogen bringer til Slutning nogle smaa Vink om Ulykkestilfælde ombord, der synes ganske praktiske; Anvisning til Druknedes Red-

ning burde dog maaske ikke have været udeladt. Aar bogen, som man vel tør forudsætte vil udkomme aarlig, fortjener sikkert at støttes af det Offentlige, da den tør siges at være meget nyttig, men neppe kan paaregne saa stor Afsætning, at dens Forlægger vil kunne udgive den aarlig uden Tilskud. Under Forudsætning heraf kunde vi ønske Indholdet forøget næste Aar med et Uddrag af Fiskeriloven, Fiskeri-Inspektionens Cirkulærer, Oplysninger om Fare-Signalstationer og Redningsstationer, Havnetakster og Afgift for Fiskens Oplosning i de vigtigste Havne, medens Uddrag af de islandske Love næppe kunne siges at have saa megen Interesse for den danske Fiskerflaade i Øjeblikket, at de bør optage Pladsen for nyttigere Oplysninger.

Kunde Forlæggeren, hvad der skal være paatænkt, knytte en Almanak til dette lille Værk, vilde det sikkert vinde endnu flere Holdere.

## Eksport til Australien.

Nord. Skibsrederforenings Cirkulære No. 42 meddeler følgende Uddrag af et Brev fra den danske Konsul i Perth, Hr. W. Traylen.



Hr. T. fremhæver, at Cement bruges meget, thi Mursten er det vigtigste Bygningsmateriale i *Perth*, og Cementen bruges til Ornamentering. Som Ballast for et Skib med de forskellige Varer kunde maaske bruges nogle raa eller delvis bearbejdede Granitblokke (hvis de ikke er for haarde), der vilde kunne sælges i *Freemantle* Havn til Bygningsbrug, istedetfor Kalksten, der nu i Almindelighed benyttes. Konsul *Traylen* nævner et Eksempel paa, hvor forsigtig man skal være med Handelsvarer som Ballast: En Kaptajn havde købt Mursten som Ballast for 27/ pr. 1000; Ballasten blev i Skibet, indtil det naaede det Sted, hvor det skulde laste igen. Det var i *Rockingham* nogle Mil ned langs Kysten, hvor der ikke var nogen Efterspørgsel efter Mursten, som derfor maatte sælges for 18/ pr. 1000. Det samme kunde være sket med Granit, som praktisk set vilde være usælgeligt i *Rockingham*. Naar Handelsvarer benyttes til Ballast, maa man derfor være forsigtig i Valget, naar det er sandsynligt, at Skibet ikke vil komme til at indtage Ladning i *Freemantle* Havn.

*Rockingham* er en af de Havne, fra hvilke Hardwood (Iarrah) lastes for *London*, og det er den Last, som mest sandsynligt vil erholdes for Returrejsen, og der er vistnok en temmelig konstant Efterspørgsel efter den Vare.

Konsulen foreslaar, at nogle faa Købmænd skulde slaa sig sammen og sende en blandet Ladning, bestaaende af Træl last 11×3 og 9×3 (*the same cut 3 cuts*) Panelingsbord, (men ikke Weatherbord), Cement, Jern, Papir, preserveret Fisk, Torskelevertran, Granitmonumenter eller Granit, Bygningssten, kondenseret Melk, Fyrstikker, smaa Kvantiteter af Isenkramvarer (*cutlery*) og Whiting. Træl last bør være den største Del af Ladningen; naar bortses fra den, vil det kun koste hver Deltager nogle faa £, og det vilde, efter hvad Konsulen mener, næsten sikkert føre til Forretning derovre.

Hr. *Traylen* fremhæver, hvor stærkt Befolkningen er i Tiltagende i Kolonien, og ser deri lovende Udsigter for den projekterede Handel.

I *Freemantle* er det smaat med Faciliteterne for Reparation af Skibe, da der ikke er nogen Tørdok. Havnen er noget aaben, og Lösningen saavel som Lastningen tager temmelig lang Tid.

Der kommer 4 Dampere om Aaret direkte til *Freemantle*. P. & O. Companys Dampere anløber *Albany* hver Uge baade paa Vejen fra og til England og fra og til de andre Kolonier i Australien. Sejlskibe laster stadig i *London* for Kolonien og kommer til *Freemantle*. Endvidere befragtes der specielle Damp- og Sejlskibe for at bringe Jernbane-Materiale; og desuden er der Dampskibsforbindelse til Koloniens nordlige Havne, ved *Holts* Linie til *Singapore* og derfra ved lokale Dampere, som gaar fra *Singapore* til de nordlige Havne og ned til *Freemantle*.

Smaa Konsignationer kunde til en Begyndelse sendes via *London* med Sejlskibe. Referencer: *Alfred Royle & Willan, London*, som er Hr. T.s Mæglere.

Angaaende Betingelserne for Konsul *Traylens* Medvirken ved Salget vil man rettest henvende sig direkte til ham.

Købmænd og Fabrikanter, der kunde ønske at sende Prøver og Priser ud, kan gøre det gennem nævnte Firma, eller heller med Pakkeposten, hvilket er meget hurtigere. Al Korrespondance maa være paa Engelsk.

## Uoverensstemmelse mellem Certeparti og Konossement.

(Nord. Skibsrederforen. Cirkulære).

I Cirkulære Nr. 40 fremhævede vi Nødvendigheden af at paase, at Konossementer ikke undertegnes forinden man har forvissat sig om, at de forpligter Ladningsmodtageren til at betale Fragten og giver Ret til at holde sig til Ladningen for dens Bataling, medmindre fornøden Sikkerhed stilles af

Befragteren, eller han betaler hele Fragten kontant. Dette er saa indlysende, at man skulde anse det unødvendigt at gøre opmærksom derpaa; men Sagen er den, at man undertiden finder Certepartierne og de Konossementer, der slutter sig dertil, affattede paa en indbyrdes uoverensstemmende Maade, som let han skuffe den mindre erfarne Skibsfører, der ikke nøje paaser, hvad det er, han skriver under paa.

Vi skal nævne et Eksempel fra vor Praksis.

Et Skib blev befragtet af et Firma i *London* til at føre Ladning af »*all legal Merchandise the said Charterers may send alongside*« til *Demerara*. Fragten var bestemt til en Lumpsum af £ 255, som skulde erlægges saaledes: £ 100 i Kontanter ved Klareringen fra *Gravesend* med 6 % Fradrag for Rente og Assurance, og Resten i Kontanter ved Ladningens rigtige Levering »*the ship having lien on the Cargo for balance of freight*«. I Overensstemmelse hermed betalte Befragterne £ 100 i Forskud, hvorpaa de forelagde Kaptajnen til Underskrift Konossementer, paa hvilke der i Marginaen var trykt: »*Freight payable in London*«, ligesom der i selve Teksten hed: »*Freight for the said Goods and primage together to be paid by the Shippers in London, in cash without discount, Ship lost or not lost*«. Kaptajnen underskrev saadanne Konossementer uden at faa nogen Garanti af Befragterne for Restfragten. Antagelig har han havt for Øje de citerede Klausuler i Certepartiet, der jo i og for sig er gode nok, men som blot ikke giver ham nogen som helst Ret overfor Indehaveren af Konossementerne. Eller maaske har han havt for Øje en Bestemmelse i Certepartiet om, at han skulde undertegne Konossementer »*in the usual manner at any rate of Freight required by Charterers*«, men det er næppe nødvendigt at gøre opmærksom paa, at en saadan Klausul ikke paa nogen Maade kan forpligte til at undertegne Konossementer som de, her er Tale om, uden fyldestgørende Sikkerhed for Fragten. Endelig er der jo ogsaa den Mulighed, at Kaptejnen har ment, at han havde at gøre med fuldtud hæderlige og solide Folk, og derfor maaske ikke anset det nødvendigt at være saa nøje med at se igennem, hvad han skrev under paa — i saa Fald blev han snart bragt ud af Illusionen; thi i *Demerara* var der ikke Tale om at faa nogen Fragt, og da han vilde gaa til Befragterne, viste det sig, at de — eller rettere deres Bo, da Firmaets Indehaver døde, medens Skibet var under vejs — var insolvent og intet kunde betale.

Nylig anmodede en Reder os om at gennemse et Proforma-Certeparti og Konossement for en Rejse med Stykgods fra *Antwerpen* til *Santos*, og udtale os om disse Dokumenter. Vi fandt da følgende i Certepartiet angaaende Fragten: saa og saa meget pr. Ton »*of which up to half the amount at charterers option to be advanced at Antwerp in cash at current rate of exchange or cheque on London, at charterers option, and less six per cent to cover insurance and interest and remainder payable at destination in cash at current rate of exchange*« medens Konossementet siger: »*Freight for the said good being prepaid in Antwerp*«. Ogsaa her vil altsaa Kaptajnen ikke have noget Krav mod Ladningsmodtageren og maa derfor forlange den fulde Fragt udbetalt i *Antwerpen* i Overensstemmelse med Konossementet (men ikke med Certepartiet).

## Manchester-Kanalen, dens hidtidige Virken og Udsigterne for Fremtiden.

Den nye Søvej til Manchester har nu været i Virksomhed saa længe, at man kan begynde at danne sig en Idé om dens Brugbarhed, dens Muligheder og Svagheder. Den skarpe Konkurrence, der hersker imellem de to Byer *Liverpool* og *Manchester*, har selvfølgelig naaet sin Højde ved Kanalens Tilblivelse, og de lokale Blade strømme da ogsaa daglig over med Ros og Dadel, *Manchesterne* gørendé deres Yderste for at faa Handelen op ad Kanalen

og Liverpoolerne anstrængende sig lige saa tappert for at forhindre dette. Vi have fra Tid til anden her i Bladet optaget enkelte Meddelelser om Farerne ved at besejle Kanalen, og vi skulle i dette og følgende Nummer efter »Fairplay« give en Fremstilling af de faktiske Forhold paa Manchester-Kanalen.

Det, der først resulterede af Kanalens Aabning, var Etableringen af en Mængde smaa, direkte Dampskibs-Linier, saaledes at Manchester-Købmændene nu kunne afskibe direkte til London, Dublin, Belfast, Glasgow, Antwerpen, Rotterdam og mange andre Havnepladser.

Dette var naturligvis at vente og er da ogsaa bleven forberedt i en saadan Udstrækning, at Konkurrencen allerede er saa haard som tænkes kan; der synes at være megen Skuffelse over, at Skibene langt fra kan faa fuld Returfragt fra Manchester. Det er dog indlysende, at det tager lang Tid at arbejde Forretningerne ind i et nyt Spor. Til saadan Trafik var det nu egentlig ikke at Kanalen blev bygget, men derimod til Handel for oversøiske Pladser, og hvad denne angaar, er Resultatet langt fra tilfredsstillende. Et Par Skibe, ikke hørende til de største, have gaaet op til Salford Dokker, saaledes Dampskibet Venango, 2938 Gross Tons, der paa denne Fart knuste sin Boug, og Dampskibet Ohio, der har bragt en Ladning amerikansk Bomuld og Korn. Adskillige Dampere, lastede med Frugt fra Spanien, have udlosset i Manchester; at der er Mulighed til Stede for denne Handel er afgjort, da de betydelige Omkostninger ved Omladninger og Banefragt spares. Disse Dampskibe ere dog kun af ringe Størrelse. Et Par Barkskibe med Logwood have udlosset i Manchester og muligvis anskueliggør dette Resumé temmelig godt Forretningernes nuværende Stilling paa Kanalen. Flere Skibes Skæbne paa Kanalen opmuntrer just ikke; dog maa man stedse erindre, at Kanalen i flere Henseender endnu er meget ufuldstændig, og at det derfor vil være uretfærdigt at fælde nogen afgørende Dom efter det korte Tidsrum, i hvilket man til Dato har indhøstet Erfaringer.

Som tidligere omtalt, viser det sig meget vanskeligt at skaffe tilstrækkelig Ladning til Eksport fra Manchester. Medens Liverpool plus Manchester temmelig hurtig kan fylde et Skib med rigelig Ladning af Jern, Salt, tungt Gods og Fadegods, er derimod Manchester uden Liverpool helt anderledes situeret. Købmændene i Manchester have afholdt flere Møder i den Hensigt at faa Ocean-Damperne, eller i hvert Tilfælde nogle af dem, til at besejle Kanalen; dette kan hurtig ske, hvis Købmændene kan tage fuld Ladning af forskellige Varer og skaffe det samme til Afskibning og saafremt Kanalen viser sig at være sikker for Befaring. For Tiden er Ladningerne, der afskibes fra Liverpool, f. Eks. til Indien eller La Plata, samlede fra mange Steder, Manchester Godset er kun en meget ringe Del deraf, selv om det repræsenterer den største Værdi. Som vægtigt Gods sendes med Kyst-Damperne fra Cumberland-Distrikterne store Kvantiteter af Jern, Staal, Jernbaneskiner og andet, enorme Kvantiteter af Salt bringes ned ad Floden Weaver fra Cheshire; store Ladninger Lervarer fra Staffordshire, hvorfra der ogsaa sendes Jern, af Isenkram fra Birmingham og af Sten og andet tungt Gods sendes ned ad de gamle Kanaler, som udmunde i Mersey, lige ved Liverpool. Soda Produkter, Alkali, Sæbe, Glas etc. fra Widnes og Runcolin Distrikter danne en meget væsentlig Del af Lasten, foruden de blandede Ladninger fra forskellige Egne, som gaa med til at fylde Lasten i en stor Ocean-Farer, og alle disse Ting skal indlades paa rette Plads med nøje Hensyn til de nødvendige Forsigtighedsforanstaltninger ved hver Afskibning og ligeledes med fornøden Overvejelse af Skibets Sødygtighed og Stabilitet. Det er absolut upraktisk at indlade Manchester-Godset først, derpaa standse i Saltport for at indtage Salt, Kemikalier o. l. og endelig standse i Liverpool for at fuldende Indladningen med Jern og Staalvarer; og det er dette praktiske Syn paa

Sagen, der gør at Liverpoolerne betragte deres Handel som sikker nok i Ocean-Trafiken, i hvert Tilfælde for Øjeblikket.

Men hertil kommer, at Kanalen til Dato ikke har vist sig særlig sikker for Besejling. 4 af de Skibe, der have benyttet den, ligge nu i Dok under Reparation. Dampskibet Venangos Skade vil koste Assurandørerne betydeligt, og saavel Redere som Assurandører ville sikkert betænke sig paa at lade store Skibe befare Kanalen. At der er forefaldet adskillige Grundstødninger og Kollisioner paa Manchester-Kanalen er sandt nok, men man maa erindre, at saadanne Ulykker ogsaa finde Sted paa Suez-Kanalen; hvor ofte sker det ikke, at Skibe støde mod dens sandede Bund eller Sider. (Som Følge heraf Nødvendigheden af Suez-Kanalens Grundstødnings Klausul i Assurance Policer som bestemmer, at Grundstødning i Kanalen »ej skal bedømmes som Stranding« eller have nogen Indflydelse paa Klausulen »fri for partikulær Skade«, og samme Klausul maa nu betragtes nødvendig for Assurandører, der have eller ville faa Risiko paa Manchester-Kanalen). Men det er rigtignok en hel anden Sag at støde mod Siden eller Bunden af en muret eller klippefast Kanal som Manchester-Kanalen, hvor et ringe Stød betyder det samme som hulede eller ødelagte Plader, end at støde mod Suez-Kanalens sandede Sider og Bund; desuden er selve Landet, hvorigennem Kanalen passerer, overordentlig fladt, og mange Steder er Vandoverfladen næsten i Højde med Jorden, hvorved hele Skibets Bredside udsættes for Vindens Styrke, og alene dette kan foraarsage, at Skibet driver ud af Kurs, og jo større Skibet er, desto lettere vil det ske. Dette kan ej heller sammenlignes med Suez-Kanalen, hvor man er taknemmelig for den mindste Smule Vind. Det er imidlertid aldeles umuligt at vide, hvorledes disse Vanskeligheder skal afhjælpes; Vedkommende, der foreslog at beklæde Kanalsiderne med Gummi og opføre 50 Fod høje Skærme langs Kanalsiderne, faar dog næppe sine Planer realiserede. Men naar Ulykker allerede have ramt Skibe af mindre Størrelse, hvad vil saa ikke ske, naar store Ocean-Farere begynde at benytte Kanalen. Forrige Uge indtog i Liverpool følgende Skibe Ladning til Indien: St. Cheshire 5655 Tons, St. Ameer 4014 Tons, St. City of Oxford 3959 Tons og St. Clan Macknitosh 3994 Tons. Det har været Manchesternes Tanke, at saadanne Skibe skulde indlade langs deres Pakhuse, men kunne de trygt gaa op ad Kanalen, endog naar denne er fuldendt? Og selv om de kunne det, er man saa i Stand til i Manchester at forskaffe de blandede Ladninger, der ere nødvendige for saadanne Skibe? Spørgsmaalet kan ikke besvares gennem Liverpoolernes eller Manchesternes rivaliserende Ønsker, men maa have sit Forblivende, til praktiske Resultater foreligge. Men selv om disse store Skibe ikke kan benytte Kanalen, behøver det derfor at tilbageholde Manchester fra at indlade direkte Oceanfarere? Dersom det kun var Størrelsen, det drejede sig om, kunde man jo benytte mindre Fartøjer, men det er rigtignok kun store Passagerskibe, som økonomisk kan opnaa stor Hurtighed, og det er derfor usandsynligt, at man vilde give smaa, mindre kraftige Fragtdampere Fortrinet, og det kunde ogsaa være, at Købmændene i Indien vilde synes mindre godt om Forslaget om at sende deres Ladninger paa saadanne. Man blev sikkert nødsaget til at forhøje Assurancepræmien, hvilket kun vilde have liden Indflydelse paa grovt og billigt Gods, som Raajern og Salt, men som derimod vilde føles betydeligt paa andet Gods af høj Værdi i Forhold til Massen.

Handelen paa Amerika, som kun bringer meget lidt Manchester Gods, kan sikkert ikke bruge Kanalen. De Skibe, der fare paa New-York, ere baade større og hurtigere end de tidligere nævnte. Dampskibene Lucania og Campania maatte kappe c. 50 Fod af deres Skorstensrør, for at kunne passere under de kun 75 Fod høje Kanalbroer, og smaa Skibe kunne ikke benyttes i denne Handel. Kan den store Tømmerhandel da føres til Manchester? Ja — til en hvis Grad, men man maa erindre, at denne Handel væsentlig sker i gamle Træskibe, hvis Master jo ikke ere egnede til at tages ned og sættes

op stadig væk, og Udgifterne ved at befare Kanalen, Bugseringen frem og tilbage, Udbedringen for Søen og muligvis Omkostninger til Ballast i Manchester, vil nødvendigvis gøre betydelige ekstra Tillæg. Men Træ er en saa dyr Artikel at afskibe og transportere, at der er Sandsynlighed for, at en hel Del Skibe, og da i Særdeleshed mindre Skibe, vil søge op ad Manchester til. Man taler om, at der er et Dampskibs-Selskab i Liverpool, der bygger en umaadelig stor Damp-Barkasse til at løbe op ad Kanalen med Import Gods fra dets Skibe og som skal bringe Afskibnings Gods til dets til Afgang bestemte Dampere. Denne Benyttelse af Kanalen er jo ganske vist lovlig, dog frygter man, at den snarere vil skade end fremme det Maal, som Manchester har sat sig. Det første Aar vil ikke yde noget paalideligt Grundlag for en Dom om Fremtiden, Kanal-Kompagniet kræver nemlig i 1894, for derved at opmuntre til saa megen Trafik som mulig, ingen Afgift for Skibe, der komme til Manchester, og selv om ogsaa Skibe ere villige til at sejle til Manchester til omtrent samme Fragt som til Liverpool, saa længe end ingen Afgift har at erlægge, saa kan man være temmelig overtydet om, at saa snart Afgiften forlanges, bliver denne taget med i Beregningen over Fragten. Assurandørerne, som have Tidsforsikringer paa Dampskibe, maa betragte deres Police gældende for Kanalfart, da Manchester nu er anerkendt som Søstad.

Disse uundgaelige Betragtninger ere rigtignok uheldige for Kanalens Fremtidsudsigter, men der er da ogsaa et Lyspunkt, og det ville vi ikke undlade at fremdrage. Den Gang Kompagniet købte det nødvendige Land til Anlægget af Kanalen, erhvervedes der Grund paa begge Sider af den virkelige Grændse. Paa Kanalbredderne og paa Grundene, som enten kan lejes eller købes af Kanal-kompagniet, vil sandsynligvis i Løbet af kort Tid mangfoldige Industrier af den Art, (og de ere mange), der mest bero paa billig Fragt og billigt Brændsel dukke op; Limfabriker, Sæbefabriker, Savskærerier, Gødningsfabriker etc. etc., etablerede paa et hvilket som helst Sted langs Kanalsiderne, ville kunne forsyne sig billigt med Kul, have Fordelene af billig Transport, baade for Raamateriel og færdige Arbejder, foruden den Fordel at være midt i en kolossal Befolkning af Konsumenter. Sandsynligvis vil der paa denne Maade, mere end paa nogen anden, være Udsigt for Ejerne af Kanalen til at faa en betydelig Indtægt. Men hvad enten nu Kanalen opfylder Ejernes Forventninger eller ej, saa er den jo nu i Gang, bestemt til at ophjælpe Handelen i de Distrikter, igennem hvilke den løber; dens Udvikling vil blive fulgt med Opmærksomhed af alle de mange, hvis Interesser ere knyttede til den store Handel paa England.

## Generalforsamlinger.

Dansk Fiskeriforening har holdt ordinær Generalforsamling, der aabnedes af Præsidenten, Grev Moltke-Bregentved til Bregentved.

Højesteretsassessor Mourier bød Velkommen.

Kassereren, Grosserer Chr. Munck gav en kort Oversigt over Regnskabet, der, som bebudet af ham paa sidste Generalforsamling, viste et Underskud. Dette udgjorde 3214 Kr. og var dækket af Grundfonden, hvis Størrelse derefter var 11,253 Kr. Selv med et noget forøget Statstilskud vilde der dog næppe blive Balance i indeværende Aar.

Der gaves enstemmig Decharge.

Præsidenten fremhævede, med Henvisning til den trykte Beretning om Aarsvirksomheden, Hovedpunkterne i denne. Der var ikke oprettet nye Faresignalstationer, de bestaaende (23) vare blevne eftersete. Der var udbetalt 4810 Kr. for 1287 dræbte Sæler, det hidtil største Antal. Ialt var der nu udbetalt noget over 14,000 Kr. for dræbte Sæler, — vel anvendte

Penge. Der var som hidtil virket for Modelsamlingen, Stormgade Nr. 20. Fiskerskolen var gaaet sin rolige Gang. Der var blevet nedsat et Udvalg til Ordningen af Foreningens Fiskeriudstilling paa den tilstundende Landmandsforsamling. Man maatte ønske den saa smuk og omfattende som mulig, hvorfor alle Medlemmerne opfordredes til at virke for denne Sag. Antallet af Fiskerforeninger var forøget med 10 og udgjorde nu 38. En saadan Forøgelse var meget glædelig, thi Sammenslutning var nødvendig, naar der skulde udrettes noget. Der var flere Foreninger under Dannelse, Udklækningsanstalten i Ladegaardsaaen var i god Gang. Der vilde nu ogsaa blive gjort Forsøg med Krebseavl. Bestillinger paa Fiskeyngel vare alt gjorte.

En Opfordring om forøget Medlemstilgang havde relativt set, fundet god Tilslutning, men han vilde dog opfordre til fremdeles at virke i denne Retning.

Fiskeriforeningen havde, som naturligt var, opfordret til at indsende Bidrag i Anledning af Harboørenøden, — og der var efter denne Opfordring indkommet 19,064 Kr. Det havde været glædeligt at se, hvor mange Fiskere der havde bidraget.

Til Forhandling forelaa derpaa et af et Bestyrelsesudvalg udarbejdet Forslag til en Revision af den nu gældende Fiskerilov, hvilket Forslag Bestyrelsen indstillede skulde indsendes til Indenrigsministeriet.

Medlem af Bestyrelsesudvalget, Fisker P. Willumsen, anbefalede Forslaget og fremhævede enkelte af dets Hovedprinciper, og da især dette, at Fiskerne efter dette Forslag vilde faa Lejlighed til paa de forskellige Steder at faa forskellige Regulativer, saaledes at Ordningen kunde komme til at passe for det paagældende Sted; her havde Enighed været vanskelig at opnaa. Fiskeridistriktet var foreslaaet inddelt i 8 Afdelinger.

Under den paafølgende lange Diskussion talte Dr. Johs. Petersen ligeledes for Forslaget, ligesom ogsaa Etatsraad Eckardt, som dog ønskede forskellige Ændringer. Derimod var Fisker Rasm. Nielsen, Skalø pr. Feiø, afgjort imod Forslaget, som var alt for kompliceret og indeholdt alt for meget af Tvang. Det var uretfærdigt, at Landmændene skulde have Særrettigheder over Søen — en Afvikling vilde være til stor Gavn.

Fisker Thomsen, Snekkersten, var, naar man endelig skulde have en Fiskerilov — man havde havt det ret godt uden en saadan — ret fornøjet med den her foreslaaede, men vilde dog have en Del Ændringer.

Willumsen imødegik navnlig Rasmus Nielsen.

Borgmester Neumann bemærkede overfor en Yttring af Dirigenten — gaaende ud paa, at væsentlige Invendinger imod Udkastet maatte, hvis de skulde faa nogen praktisk Betydning, foreligge som Ændringsforslag —, at Bestyrelsen jo havde givet Medlemmerne noget vel kort Frist til Udarbejdelse af Ændringer, nemlig Tiden mellem 23de Marts og 1ste April.

Hertil svarede Dirigenten, at Bestyrelsen kun havde fremsat et Ønske om Ændringsforslags Fremkomst indenfor den nævnte Tid, men at det stod Medlemmerne ganske frit nu at stille Ændringsforslag.

Neumann gjorde derefter enkelte Realbemærkninger, særlig om de foreslaaede Maskeviddebestemmelser.

I Debatten deltog fremdeles Apotheker Aarsleff, Præstø, Konsul Berthelsen, Ringkjøbing, Overretsprokurator Leth, Fiskehandler C. Bang af Kjøbenhavn, Proprietær Lawaetz m. Fl.

Borgmester Neumann stillede et Forslag om Nedsættelse af et Udvalg paa 5 Medlemmer, som, efter at have indhentet Erklæringer om Sagen fra Fiskeriforeningerne og at have konfereret med Bestyrelsen, vilde have at fremkomme med et mulig ændret Forslag for næste Generalforsamling.

Efter at et af Dirigenten stillet Forslag om Afslutning af Forhandlingerne var vedtaget, vedtoges Neumanns Forslag enstemmig.

Derpaa forhandlede om Vestkysthavnespørgsmaalet. Det her nedsatte Udvalg havde sammenkaldt en Del Repæ-

sentanter for Vestkystfiskerne (valgte af lokale Tillidsmænd) og med dem og Bestyrelsesraadet holdtes et Møde i November f. A. Blandt Resultaterne af dette Mødes Forhandlinger var tvende Forslag, et Mindretalsforslag, der gik ud paa en Indstilling til Regeringen om, at der byggedes to Havne paa Vestkysten, i første Linie en ved Hanstholt og dernæst ved Hvide Sande, og et Flertalsforslag, der kun stiller Kravet om en enkelt Havn, hvorved Hanstholt udpegedes som den formentlig ypperste Plads, medens dog subsidiært »Hvide Sande« Projektet anbefalede. Direktionen for Vandbygningsvæsenet har efter Opfordring lovet at udtale sig om Sagen.

Medlem af Udvalget og af Bestyrelsen, Kommandør Bonnesen gjorde nærmere Rede for dette Udvalgsbetænkningens Hovedindhold og meddelte, at Bestyrelsen havde forhandlet Sagen i et Bestyrelsesmøde og vedtaget at foreslaa Generalforsamlingen at afslutte Diskussionen om Anlæg af en Vestkysthavn med Vedtagelse af en Opfordring til Indenrigsministeren om at virke hen til at Indsejlingen gennem Thyborønkanal kan blive saa navigabel som muligt til enhver Tid og uden Nødvendigheden af at bruge Lods, og at der indenfor i Fjorden anlægges en mindre Havn for Fiskerfartøjer, alt for Statens Regning.

Derpaa afbrødes Mødet en halv Time.

Da det genoptoges, meddelte Præsidenten, at han og de to Vicepræsidenter (Mourier og Munck) havde været hos Hans kongelige Højhed Prins Valdemar og fra Generalforsamlingen bedet ham være Foreningens Ærespræsident. Hs. kgl. Højhed havde bedet ham bringe Forsamlingen hans Hilsen og Tak; det skulde være ham en Glæde at modtage det paa ham faldne Valg. Prindsen vilde deltage i Foreningens Middagsammenkomst.

Dernæst fortsattes Forhandlingen om Vestkysthavnespørgsmaalet.

Kaptajn af Flaaden Trolle opfordrede Udvalget til at oplyse, hvorfor det havde forladt Tanken om en egentlig Vestkysthavn og indskrænket Forslaget til et Forslag om en Havn indenfor Thyborønkanalen.

Kommandør Bonnesen: Fordi man ikke turde foreslaa 15—20 Millioner Kr. anvendte til en Fiskerihavn.

Konsul Berthelsen anbefalede paa Mindretallets Vegne dettes Forslag om Anlæg af to Havne. En Havn indenfor Thyborønkanalen vilde kun faa lokal Betydning.

Trolle: En Vestkysthavn vilde ikke blot faa Betydning for Fiskerierne, men ogsaa for Handelen og Søfarten. Bestyrelsens Forslag vil blive til Skade for Fiskerierne, thi en Thyborønhavn vilde ikke tilfredsstille vore Havfiskeriers Bekostningsspørgsmaalet laa det udenfor Foreningens Opgave at diskutere.

Fisker Sørensen, Eshjerg, Hotelejer Hausgaard m. fl. sluttede sig væsentlig til Trolle.

Kaptajn Drechsel: Det er let at indtage det Standpunkt, som de ærede foregaaende Talere har hævdet, at der skal være meget betydelige Summer for en Havn paa Vestkysten, men der er det mærkelige herved, at det er kun en Gang om Aaret, nemlig naar Dansk Fiskeriforening holder Generalforsamling, at man mærker en udpræget Stemning for at anvende saa store Summer som der tales om til en Havn paa Vestkysten. Hvorfor hører man ikke Tale derom udenfor denne Forsamling, og hvorfor komme de Interesser der foruden Fiskeriinteresserne kunne være knyttede til en Vestkysthavn, ikke frem andetsteds og hjælpe til Fremme af Sagen. Sympati for at lægge en kostbar Havn paa Vestkysten alene for Fiskeri mærker man i Almindelighed ikke til hos den bevilgende Myndighed. Der er sagt og skrevet, at Regeringens Sagkyndige ikke anbefalede Sagen tilstrækkeligt. Hertil vilde Taleren svare, at der var ingen her, der vidste, hvad Regeringens Sagkyndige anbefalede. Der var Tale om et Anlæg ved Thyborøn. Taleren vilde bestemt fastholde, at saafremt man fik noget holdbart ved Thyborøn, vilde dette i høj Grad være til Støtte for vort Fiskeri, saaledes som det skal drives i Nordsøen. Man vilde ogsaa her faa andre Interesser tilfredsstillede.

Vandbygningsdirektør Otterstrøm oplyste paa given Foranledning, at de Forsøg, der vare anstillede ved Thyborøn, gik ud paa at undersøge, om der kunde tilvejebringes stabile Besejlingsforhold der; at bygge Moler ved Thyborøn vilde vistnok medføre større Udgifter end Bygningen af en Havn paa Vestkysten.

Under dens paafølgende Diskussion stilledes der af Medlemmer forskellige Forslag til Beslutning istedetfor Bestyrelsens.

Sluttelig vedtoges med 9 Stemmer imod 5 (af 44 tilstedeværende stemmeberettigede) følgende af Borgmester Neumann stillede Forslag:

»Generalforsamlingen vedtager at anmode Bestyrelsen om at rette en Henvendelse til Regeringen om dels at virke hen til, at Indsejlingen gennem Thyborøn Kanal kan blive saa navigabel som muligt, dels at der anstilles Undersøgelser og stilles Forslag om muligt Anlæg af Havn ved Ørhave eller Hvide Sande.«

Dirigenten ledsagede Meddelelsen om Afstemningens Resultat med en Beklagelse over, at et saa vigtigt Forslag var vedtaget med et saa ringe Stemmeantal.

Fra flere Medlemmers Side spurgtes, om ikke Bestyrelsens Forslag nu vilde komme under Afstemning, men Dirigenten svarede, at det selvfølgelig efter den foreliggende Afstemning var bortfaldet.

Der gaves derpaa — i Overensstemmelse med hvad der om findes i den trykte Beretning — Oplysninger om Forsikringen for danske Sejlfartøjer til Fiskeribrug, om Modelsamlingen, samt om Ferskvandsfiskeri, Udklæknings- og Forsøgsanstalter,

Til Bestyrelsesmedlemmer genvalgtes Højesteretsassessor Mourier, Kommandør Bonnesen, Kommandør Fugl og Dr. phil. C. G. Joh. Petersen, samt valgtes istedetfor Fiskehandler Bang, der havde nedlagt sit Mandat, Fiskehandler Ths. Brønnum.

Til Udvalget om Havnensagen valgtes Fisker Rasmus Nielsen, Skalø, Borgmester Neumann, Fisker Carl Hansen Kallehave, Overretsprokurator Leth og Fisker Lars Huhmann, Hornbæk.

Dirigenten, Højesteretsassessor Mourier, bragte under Forsamlingens Tilslutning en Tak til Vandbygningsdirektør Otterstrøm for dennes Nærværelse ved Mødet og de Oplysninger, han havde givet om Forholdene paa Jyllands Vestkyst.

Efter nogen Diskussion henvistes en af Fisker Hans Nielsen og Prokurator Leth foreslaaet Ændring til Fiskerilovrevisionsudvalget.

Sluttelig bragte Leth med Forsamlingens Tilslutning en Tak til Bestyrelsen for dens Virksomhed for Fiskerisagen.

## Fra Sø og Land.

Til de ved de godkendte Navigationsskoler afholdte Styrmandseksaminer i 1ste Termin havde i alt indstillet sig til 1ste Afdeling 38 Elever, hvoraf 37 bestode, til Maskinlære 10 (10), til 2den Afdeling i Navigation 26 (26), i Geografi og Vejrlære 31 (30), i Engelsk 19 (19), i Søret og Handelsvidenskab 32 (32); endvidere til Sætteskipperprøven 14 (14) og til Fiskeskipperprøven 6 (6).

### Fyrvæsenet.

Under 27de ds. er den nye Lov om Lønninger m. m. ved Fyrvæsenet stadfæstet.

I Henhold til denne har Hs. Majestæt Kongen udnævnt konstitueret Fyringeniør H. V. Ravn til Fyrdirektør, Fuldmægtig P. Christensen til Ekspeditionsskretær og Kasserer, Underingeniør C. F. T. Wedén til Bygningsingeniør, Undermaskingeniør J. Schrøder til Maskingeniør ved Fyr-

væsenet og Regnskabsfører C. M. Hinke til Forvalter ved Fyrmagasinet.

Dampskibet »Jyden« har paabegyndt en Rute fra Korsør til Hamburg for Eksport af Kvæg.

Første Rejse afsendtes 29 Hornkvæg og 62 Svin.

Skrueskonnerten »Fox II«, Kaptajn Olsen, tilhørende Kryolitmineselskabet, er ankommen hertil fra Grønland med en Ladning Kryolit. Skibet losses i Nordhavnen.

Aarhus-Bugtens Dampskibsselskab har fra 1ste Maj antaget til Forretningsfører Dampskibsekspediør J. P. Petersen, da Kaptajn J. Nicolaisen har trukket sig tilbage paa Grund af Sygdom.

Søfarten paa Wiborg er aabnet.

Sejladserne til Libau. Udenrigsministeriet bekendtgør: I Følge Cirkulære fra den hydrografiske Overbestyrelse i Rusland er der i Libau Havn paa det nordre Hoved af den sydlige Bølgebryder rejst et midlertidigt Mærke til Hjælp for Opmudringsarbejderne. Mærket, der er bygget af Træ i Form af en Pyramide, hæver sig 35 Fod op over Molen og 51 Fod over Havets Overflade. I klart Vejr er Mærket synligt i en Afstand af 8,2 Mil (se Kort Nr. 212).

Endvidere gøres de Søfarende opmærksomme paa, at efter at de paa Libau Red beskæftigede Opmudringsfartøjer ere blevne forsynede med elektrisk Lys, maa Opmærksomheden have henvendt paa, at Lyset fra et af disse Skibe ikke forveksles med det elektriske Fyr paa Libau Fyrskib (se Kort Nr. 1558).

Aktieudbytte i 1893. Midtollands Dampskibsselskab giver 20 Kr. pr. Aktie.

Det søndenfjeldske norske Dampskibsselskab giver 2½ pCt.

### Kjøbenhavns Fisketilførsel pr. Jernbane og Dampskib.

Marts 1894.

		Fersk Fisk	Pd.	Skaldyr	Salt Sild	Klipfisk og salt Fisk	Konserves	
							Pd.	Pd.
A. Fra Indlandet	pr. Jernbane	alle Slags	309,864	41,048				
	pr. Dampskib	—	1,247	5500		1.00		
		Lax	10,128					
		røg. Sild	ca. 3,000					
B. Fra Bilandene	pr. Dampskib						7648	
C. Fra Udlandet	pr. Jernbane	alle Slags	566,488	188				
	pr. Dampskib	—	65,013	15,250	1180			63,054
		fersk Sild	164,000					
Ialt tilført pr. Jernb. og Dampskib. .			1,119,740	61,986	1180	9048	63,054	

### Kjøbenhavns Fiskeudførsel pr. Jernbane og Dampskib.

Marts 1894.

		Fersk Fisk	Pd.	Skaldyr	Sild	Klipfisk og salt Fisk	Konserves	
							Pd.	Pd.
A. Til Indlandet	pr. Jernbane	alle Slags	202,478	2,750	—			
B. Til Udlandet	pr. Jernbane	—	80,718	5,170				
	pr. Dampskib	—	11,790	20,005	216	347,693		275
		røget	4800		+ 4480			
		Sild	11,200					
		Affald	4160					
Ialt udført pr. Jernb. og Dampskib. .			315,146	27,925	216 Td.	347,693	275	

### Havarier, Forlis m. m.

Dampskibet »Saxo«, Frandsen, bjergede i Søndags en Skibsbaad i Farvandet udfør Møen. Baaden tilhørte Dampskibet »Hermann« af Flensborg, som kort iforvejen havde bjerget Kaptajnen og Styrmanden fra det svenske Sejlskib »Alberts«, der sank efter at være sprunget læk, medens den øvrige Besætning omkom.

Sejlskibet »Gudmund« af Bornholm er strandet ved Fals-høft paa Østangel. Det forsøges taget af Grunden af Bjergningsdampere.

Nykjøbing, Jylland, 30te April. Skonnerten »Hjalmar«,

Petersen, af Nykjøbing, har i Nordsøen optaget Besætningen fra den synkefærdige norske Bark »I. T. Smith«, Hansen, af Skien, og indbragt den til Bridgeness. (R. B.)

Rønne, 30te April. Dampskibet »Deutschland« af Lybæk paa sejlede i Morges Kl. 5 nord for Hammeren Dampskibet »Edgar« af Newcastle, der straks sank. Besætningen blev reddet. (R. B.)

Brig »Skandinavien«, O. T. Caspersen, af Königsberg, paa Rejse fra Sunderland til Assens med Kul, er, ifølge »Helsingør Avis«, Mandag den 23de April sprunget læk og sunket omtrent 10 Mil Syd for Lindesnæs Besætningen, 7 Mand, blev bjerget af Briggen »Albert« A. Svendsen, og landsat i Helsingør.

Barkskibet »Mississippi«, Jacobsen, af Arendal, der paa

Rejse fra Savannah til St. Petersborg med Harpiks hav været grundstødt paa Taarbæks Rev, er bragt flot af Bjergningsdampskibet »Kattegat«. Skibet, som efter Forlydende har nogen Skade i Bunden, ankom her paa Reden Tirsdag Formiddag.

### Korrespondance.

Fra Hr. Premierløjtnant Clausen have vi under 15de April modtaget en Artikel om »Maaneobservationer« som Svar paa det her i Bladet (Nr. 29) under Mærket P. J. fremkomne Indlæg. Af Mangel paa Plads vil denne Artikel ikke kunne fremkomme før i næste Nummer.

Nærværende Nummer er forsinket paa Grund af Helligdag.

## Skibsefterretninger.

### Dampskibe.

#### Det forenede Dampskibsselskab.

Alexander III, Rabe, ankom 30. April til Antwerpen, bestemt til Levanten og Sortehavet. — A. N. Hansen, Thidemann, ankom 1. Maj til Oran, bestemt til Malaga, Kbhvn. og Østersøen. — Antwerpen, Caroc, ankom 23. April til Antwerpen, bestemt til Havre, Levanten og Sortehavet. — Baron Stjernblad, Michelsen, ankom 28. April til Kbhvn., bestemt til St. Petersborg. — Castor, Kruse, ankom 1. Maj til Antwerpen, bestemt til Kbhvn. og St. Petersborg. — Chr. Broberg, Gøtsche, afgik 22. April fra Garston, bestemt til Genua, Marseille og Spanien. — Dagmar, Hansen, afgik 1. Maj fra Danzig, bestemt til Kbhvn., Dunkerque, Cardiff og Middelhavet. — Douro, Brabrand, ankom 29. April til Oporto, bestemt til Lissabon. — Georgios I., Rohde, afgik 2. Maj fra Kbhvn., bestemt til St. Petersborg. — J. C. Jacobsen, Bech, afgik 1. Maj fra Genua, bestemt til Livorno, Neapel og Sicilien. — Kiev, Rasmussen, ankom 29. April til Havre, bestemt til Kbhvn. og St. Petersborg. — Kursk, de V. Staal, afgik 30. April fra Dartmouth, bestemt til Kbhvn. og St. Petersborg. — Leopold II., Jespersen, afgik 1. Maj fra Piræus, bestemt til Antwerpen, Kbhvn. og Østersøen. — L. P. Holmblad, Ingerslev, ankom 1. Maj til Smyrna, bestemt til Saloniki, Constantinopel, Sevastopol og Odessa. — O. B. Suhr, Koch, ankom 1. Maj til Stettin, bestemt til Spanien. — Omsk, Kihl, afgik 1. Maj fra Trebizond, bestemt til Batoum, Novorossisk, Sevastopol og Odessa. — Tejo, Fenger, afgik 28. April fra Dartmouth, bestemt til Oporto, Lissabon og Bordeaux. — Tomsk, Petersen, ankom 29. April til Smyrna, bestemt til Antwerpen, Aarhus, Kbhvn. og Østersøen. — Vesuv, Gade, afgik 30. April fra Newcastle, bestemt til Barcelona, Genua, Livorno, Neapel og Sicilien. — Viking, Jørgensen, afgik 26. April fra Funchal, bestemt til Lissabon, Kbhvn. og St. Petersborg. — Botnia, Holm, afgik 2. Maj fra Kbhvn., bestemt til Hangø. — Ceres, Svensson, afgik 30. April fra Kbhvn., bestemt til Bordeaux.

Constantin, J. V. Fenger, afgik 2. Maj fra Newcastle, bestemt til Kjøbenhavn. — Esbern Snare, S. C. Holm, afgik 2. Maj fra Odense, bestemt til Newcastle, via Frederikshavn. — Esbjerg, C. Bentzen, afgik 1. Maj fra Aalborg, bestemt til Leith, via Odense og Aarhus. — Georg, J. Nielsen, afgik 3. Maj fra Kjøbenhavn, bestemt til Newcastle. — Knuthenborg, C. S. Hansen, afgik 1. Maj fra Newcastle til Kjøbenhavn. — Kronen, P. Petersen, afgik 1. Maj fra Newcastle til Nykjøbing F. — Storebelt, A. Güllich, afgik 2. Maj fra Nakskov, bestemt til Newcastle, via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Union, Leith, afgik 1. Maj fra Leith, bestemt til Odense. — Vesta, Corfitzen, afgik 3. Maj fra Malmø, bestemt til Grimsby, via Helsingborg.

Anglo Dane, Th. Petersen, ankom 30. April til Antwerpen, bestemt til Kjøbenhavn og Libau. — Axelhuus, B. J. Goll, afgik 2. Maj fra Kbhvn., bestemt til V. Norge. — Bergenhuus, Jørgensen, ankom 2. Maj til Kbhvn., bestemt til Riga.

Charkow, Petersen, ankom 1. Maj til Kbhvn., bestemt til Libau. — Christian IX, P. Møllerup, ankom 30. April til London, bestemt til Kbhvn. og Pillau. — Christianssund, Jensen, afgik 2. Maj fra Arøndal, bestemt til Kbhvn. og Stettin. — Frederik, J. Harboe, ankom 2. Maj til Kbhvn., bestemt til Königsberg. — Jolantha, S. Hansen, ankom 26. April til Pillau, bestemt til Kbhvn. og Hamburg. — Kasan, Thomsen, ankom 29. April til Pillau, bestemt til Kbhvn. og London. — Laura, P. Christiansen, afgik 24. April fra Granton, bestemt til Færøerne og Island. — Libau, H. W. Andersen, afgik 1. Maj fra Hamburg, bestemt til Danzig. — Lion, C. Kromann, afgik 1. Maj fra Danzig, bestemt til Kbhvn. — Louise, E. Brabrand, afgik 1. Maj fra Pillau, bestemt til Hull. — Morsø, Th. Lind, ankom 24. April til Hamburg, bestemt til Danzig. — Moskov, J. Petersen, ankom 1. Maj til Kbhvn., bestemt til Antwerpen. — Nishnij Novgorod, J. Harder, ankom 25. April til Ant-

werpen, bestemt til Kbhvn. og Riga. — Nordjylland, P. Jensen, pass. 2. Maj Skagen, bestemt til Kbhvn. og St. Petersborg. — Odin, Frisenette, ankom 20. April til Hamburg, bestemt til Kbhvn. — Perm, L. Christensen, ankom 30. April til Kbhvn., bestemt til London. — Pregel, Egidiusen, ankom 30. April til Hull, bestemt til Kbhvn. og Libau. — Romny, Andersen, ankom 29. April til Libau, bestemt til Hull. — Thyra, A. Garde, ankom 11. April til Reykjavik, bestemt til Island rundt samt Færøerne og Kbhvn. — Tula, Paaske, ankom 28. April til Danzig, bestemt til Kbhvn. og Hamburg. — Valdemar, F. Sørensen, ankom 30. April til Libau, bestemt til Kbhvn. og Antwerpen. — Vendsyssel, H. P. Sørensen, afgik 1. Maj fra Grimsby, bestemt til Kjøbenhavn. — Minsk, H. Olsen, ankom 30. April til Kbhvn. fra Manchester. — Olga, A. Norden, ankom 28. April til Kbhvn., bestemt til Hamburg. — Fanø, S. Kolster, ankom 28. April til Kbhvn., bestemt til Königsberg.

### Dannebrog.

Amalienborg, Olsen, ankom til Havre 29. April. — Christiansborg, Ewaldsen, ankom til Grangemouth 1. Maj. — Fredensborg, van Deurs, afgik fra Lovisa 2. Maj til Calais. — Frederiksborg, Hartmann, ankom til Rotterdam 1. Maj. — Rosenborg, Schultz, afgik fra Newcastle 26. April til Kronstadt.

### Carl, Skjold, Gorm.

Dan, Kræmer, afgik fra Stettin 29. April til Riga. — Danmark, Heintzelmann, afgik fra Rouen 27. April, ankom til Blyth 30. April. — Erik, Vrisberg, afgik fra Kbhvn. 25. April, ankom til Libau 27. April. — Frode, Christensen, afgik fra Blyth 27. April til Kronstadt. — Gorm, Jørgensen, afgik fra Riga 24. April, ankom til Ghent 30. April. — Knud, Jørgensen, afgik fra Boness 18. April, ankom til Libau 25. April. — Magnus, Aaris, afgik fra Blyth 25. April til Kronstadt. — Olaf, Risø, afgik fra Libau 24. April, ankom til Dunkerque 29. April. — Skjold, Jensen, afgik fra Rotterdam 2. Maj til Newcastle. — Svend, Schmidt, afgik fra Riga 15. April, ankom til Antwerpen 21. April. — Volmer, Jørgensen, afgik fra Rotterdam 27. April, ankom til Blyth 29. April.

### Kjøbenhavn.

Fyen, Petersen, afgik fra Antwerpen 29. April, ankom til Methil 1. Maj. — Hafnia, Andersen, ankom til Methil 27. April, afgik 1. Maj til Kronstadt. — Jylland, Starck, afgik fra Kbhvn. 1. Maj til Grangemouth. — Russia, Rasmussen, afgik fra Kbhvn. 28. April, ankom til Helsingør 28. April. — Sjælland, Hansen, afgik fra London 28. April, ankom til Granton 30. April.

### Nordsøen.

England, Hansen, ankom til Kbhvn. 24. April. — Holland, Jensen, afgik fra Riga 24. April til Honfleur. — Russland, Schmidt, ankom til Glasgow 27. April, bestemt til Kbhvn. — Skotland, Albrechtsen, ankom til Newport 28. April bestemt til Swansea. — Tyskland, Svendsen, ankom til Koster 28. April.

### Urania.

Urania, Callesen, ankom til Rotterdam 25. April bestemt til Grangemouth.

### The anglo Dane Steam Ship Company Limited.

Swarland, Pii, afgik fra Libau 29. April til Rotterdam.

### Thingvalla.

Hekla, Laub, afgik fra Christianssand 13. April ankom til New-York 26. April. — Island, Skjødt, afgik fra Christianssand 27. April til New-York. — Norge, Knudsen, afgik fra New-York 21. April til Kbhvn.

### Det Store Nordiske Telegrafelskab.

H. C. Ørsted ligger fra 1. Maj ved Refshaleøen. — Store Nordiske ligger i Shanghai.

### Jydsk-Engelske Dampskibsselskab, Aarhus.

Hengest, Olsen, afgik fra Boness 26. April, ankom til Frederikshavn 28. April, ankom til Aarhus 29. April. — Octa, Enemark, ankom til Gøteborg 27. April fra Newcastle. — Orrik, Erichsen, ankom til Gøteborg 29. April fra Newcastle.

### Sejlskibe.

#### Fanø, Nordby.

Aalborg, Clausen, afgik fra Dunkirken 29. April til Cardiff. — Coranna, Pedersen, afgik fra Imbetibo 26. April til Rossario. — Elisabeth, Hansen, afgik fra Rossario 31. Marts til Kanalen f. O. — Erna, Thomsen, ankom til Port Elisabeth 26. April fra Rio Janeiro. — H. Grohmann, Nielsen, ankom til Hamburg 26. April fra Havre. — Halnaker, Nielsen, ankom til Lissabon 30. April fra Jap. — Ines Røhl, Jessen, af-

gik fra Hull 26. April ankom til Hamborg 30. April. — Nordby, Pedersen, ankom til Ostende 26. April fra Pisagua. — Tercera, Holm, ankom til Newcastle N. S. W. 30. April fra Cape Town — Prins Valdemar, Winther afgik 18. April fra Ostende til Cardiff.

### Chr. Simoni, Aalborg.

Flora, Andersen, ankom til Nexø 28 April. — Caroline Smith, Ægdiussen, afgik fra Aalborg 26. April til Trangsund.

### Odense og Svendborg.

Birgitte, Hansen, ankom til Sheerness 19. April. — Frigga, Bang, ankom til Belfast 1. Maj. — Fylla, Funk, ankom til Drammen 27. April. — Louise, Hansen, afgik fra Shoreham 19. April til Kolka.

### H. A. Hansen, Thurø.

Heimdal, Børgesen, ankom til Hull 1. Maj. — Hertha, Knudsen, ankom til Svendborg 1. Maj. — Petrine, Jensen, ankom til Vejle 2. Maj.

## Fragtberetninger.

D'Hr. Holm & Wonsild, Kjøbenhavn og Lübeck, meddele os den 2. Maj:

Siden vor sidste Beretning har der været en endnu større Knaphed paa Laster for prompt Afslutning, saa det tidligere nærede Haab om en forøget Omsætning efter Aabningen af samtlige Østersøhavne, viser sig saaledes ikke at holde Stik; Tilbudet af ledig Tonnage er fremdeles betydeligt større end Forbruget, hvorfor man desværre foreløbig ikke kan paaregne nogen Bedring i Fragttraterne.

For Dampere noteres ab:

Reval: 1/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> d. London, 1/3 Rotterdam, 1/3 à 1/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Antwerpen, Dünkirk eller Ghent, 1/6 Rouen pr. 496 lbs. Hvedebasis.

Libau 10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Leith, 10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> à 1/1 Hull, 1/ London eller Rotterdam, 1/ à 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Antwerpen eller Ghent (18 Fr. pr. Ton Hør), 1/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> à 1/3 Rouen, 1/3 til en Havn mellem Honfleur og Bordeaux, alt pr. 320 lbs. Havrebasis; speciel Ordre 1/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> à 1,6 Cardiff, 1/2<sup>1</sup>/<sub>4</sub> Poval (8/ pr. Ton Oliekager), alt pr. 304 lbs. Havre, til Danmark 17—18 Mk. pr. 2000 Kilos Klid, 10—11 Mk. pr. 2000 Kilos Havre til Stettin.

Boness—Libau betales 5 6 d pr. Ton Guano, Middlesbro—Kjøbenhavn 5/6 pr. Ton Guano, Antwerpen—Kjøbenhavn 5/6 pr. Ton Guano.

Danzig—Danmark 40 Pf. pr. 50 Kilos Klid, 13—14 Mk. pr. 2500 Kilos Rugbasis.

Køningsberg—Danmark 14—15 Mk. pr. 2500 Kilos Rugbasis, 45 Pf. pr. 50 Kilos Klid.

Trælastbefragtningen ligger saa godt som stille, idet Skibene nu alle ere paa deres første Rejse op til Botten eller under Ladning dersteds.

Et Par enkelte mindre Skibe ere fragtede fra nordligst Sundswall til danske Havne til 21 à 21<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Rmk.; fra Hernø sand er pr. større Afskibning fragtet til 23 Rmk.; nogle større Skibe ere fragtede fra svensk og finsk Sydbotten til danske og tyske Havne til 20 à 21 Rmk. pr. Std. Bræder og / eller Planker.

Der er vedvarende endel mindre finske Laster i Markedet, for hvilke det kniber noget med at faa Skibe, i alt Fald til de af Befragterne tilbudte lave Rater.

D'Hr. N. Johansen & Dahl, Liverpool, meddele os under 28 April:

Markedet for saavel Ud- som Hjemfragterne er gennemgaaende flovt og uforandret.

Fra River Plate er Markedet fast. Vestkysten derimod lidt flovere. — San Francisco uden Aktivitet. — Kurrachee fast. — Bombay lavere. — Calcutta fast for Damp, men flovere for Sejlskibe. — Donaufragterne vise fastere Tendens. — Middelhavet uforandret. — Fragterne fra Staterne ere flove og Raterne som opnaas yderst lave.

Dampskibe sluttetes som følger: Fra Newcastle til Cronstadt 4/— à 4<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, Warberg 4/6, Rønne 4<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, Nakskov 4<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, Malmø 4/—, Stockholm 3/9, Riga 4/3, Swinemünde 3/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, Korsør 4/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, Lübeck 4/3, Neufahrwasser 3/9, Bandholm 4/6, Rouen 5/, Havre 4/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, Venice 6/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, Neapel 5/6, Madras 10/6, — Burntisland til Hamburg 4<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, Glasgow til Alexandria 6/ à 6/3, Bayonne 4<sup>3</sup>/<sub>4</sub> frcs. Fra Cardiff til Stockholm 5/—, Bremerhaven 4/6, Rotterdam 5/—, Christiansund 5 3, Bayonne 5<sup>1</sup>/<sub>2</sub> frcs., Gibraltar 5/6 à 5/9, Lissabon 5 9, Bordeaux 5<sup>1</sup>/<sub>2</sub> frcs.,

Leghorn 6/6, Malta 4/9 à 5/, Alexandria 6/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> à 6/3, Neapel 6/3, Venedig 7/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> à 7/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, Marseilles 7<sup>3</sup>/<sub>4</sub> frcs., Genoa 6/—, Port Said 6/—, Donau 8/—, Bombay 8/6, River Plate 10/9.

Retur sluttetes som følger: Ergasteria til Middlesbro 8/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, Maryport 9/3, Benisaf til Glasgow 8/3, Rotterdam eller Amsterdam 8/3, Bilbao til Middlesbro 5/3, Calas 5 9, Stockton 5/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, Antwerpen 5 9, Rotterdam 5 8<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, Cartagena til Garston 5/—.

Nicolaieff til Hamburg 11/3 à 11/9, London, Havre, Antwerp 11/—, til Kiel 13/6 for 10,000 Quarters, til Christiania 13 6 for 14,000 Quarters, Juni Lastning; lignende Rater for Afskibning i Vavaroffka. Odessa eller Sebastopol 11/6, Azoff 12/ à 13 9, Bergen eller Kjøbenhavn 14/6, Østersøen 15 6, Sulina 11/3 à 11/6, Donau til U. K.-Kont. 14/3, Antwerp eller Rotterdam 13/6 à 14/—, Stettin 16 6, San Nicolo til Antwerp 10/—, Alexandria til Dieppe 2<sup>1</sup>/<sub>2</sub> for Bønner, Batoum til Baltimore 21/6.

Kurrachee til U. K.-Kont. 19/.

Madraskysten (2 Pladse) til Marseilles 28/9; Bombay til U. K. Kont. 17/6 à 17/6, Hamburg 18 3—Rangoon og Akyab 31/3; Middelhavet eller Adriatic 30/—;

Pensacola til U. K. 102/6; Cont. 105/— Tampa til Genoa 18/—;

Cuba 3000 Tons til New York 8 cents, Baltimora eller Philadelphia 9 cents, Boston 10 cents.

Quebec til Glasgow 900 Stds. à 40/—; River Plate til U. K. Cont. 23/6, minus 8/—.

For Sejlskibe sluttetes fra Cardiff til Rio 14/—; River Plate 10/9; Cape Town 11/3; San Francisco 11/6; Ardrossan til Frisco 16 4<sup>1</sup>/<sub>2</sub>; Hamburg til Frisco 9/6; Greenock til Monte Video 10/—; London til Cape Town £ 1 per Reg. Tons for 1000 Register. Antwerp. til Santos 24/—.

Pitch Pine fra Gulfhavne 95/— à 100/— Korn fra La Plata Floden 18/—; Parana 25/— à 26/— Planker fra Canada 40/— à 47,6— Korn fra San Francisco 25/—; Portland, O. 33/9 minus 1/3; Korn eller Salpeter fra Vestkysten 27 6 à 28,9. Lumber fra Puget Sound til Vestkysten 37/6, minus 2/6 direct. Kul fra Newcastle N. S. W. til Frisco 14—; Antofagasta 12/—; Callao 15/—; Ocapules 15/6; Pisagua 14/; Vestkysten og derfra til U. K. Kontinentet 38/9.

Philadelphia til Japan 15 cents 1, og 16<sup>1</sup>/<sub>2</sub> cents 2 Lossesteder.

Skibskøb. Jernbark Bessie Jose, 596 Reg. Tons, bygget i Dumbarton 1876 er solgt til Norge for £ 2250. Dimensioner 170<sup>8</sup> × 29<sup>0</sup> × 17<sup>2</sup> — 900 Tons Dødvægt.

Dampskib »Ecta«, 1191 Tons Brutto og 1500 Tons Dødvægt, er solgt til et herværende Firma for under £ 8000. Blev bygget i Newcastle 1883. Dimensioner 235<sup>0</sup> × 32<sup>3</sup> × 16<sup>4</sup>.

Vor Korrespondent i Newcastle o/ Tyne meddele os under 28. April:

Fragtmarkedet er vedblivende stille med uforandrede Noteringer. Blandt Befragtningerne i Ugens Løb nævnes:

Tyne eller Wear til Cronstadt 4/ à 4/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, Riga 4/3, Bolderaa 4/3, Helsingfors 4/3, Wasa 5/, Neufahrwasser 3/9, Swinemünde 3/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> (1300 Tons), Lübeck 4 3, Nakskov 4/6 (600 Tons), 4/ (1000 Tons), Korsør 4 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, Malmø 4/ & 3/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> fri Adresse, Stockholm 3/9, Nord-Norge 4/, Oporto 5/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, Cadiz 5/3 à noteret Kurs, Genua 5/3 (3700 Tons), Livorno 5/9, Civita Vecchia 6 (61), Neapel 5/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> (3000 Tons), Venedig 6/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> (3700 Tons), Adra 7/6, Ancona 7/, Alexandria 5/6, Archangel til Hartlepool, 500 Stds., 38/, Sundswall til London 20/ D. B., Söderhamn til London 20/ D. B. 80 Stds. Boards, Söderhamn til Westhartlepool 23/ props, Ornskøldsvik til London, 500 Stds., 22/ D. B., Piteå til London, 675 Stds., 22/9 D. B. B., Rafsø til Montrose 22/6 Deals, Kotka til Hartlepool, 430 Stds., 20/ D. B. B., Wiborg til Ghent, 540 Stds., 37 Fr., St. Petersburg til London 1/, berth terms, Maj, St. Petersburg til London 1/3, Continent 1/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, Rouen 1/6, Hvedebasis, 3 Rejser begyndende Juni. Cronstadt til London, 750 Stds., 18/ D. B. B., Narva til Zaandam 22/ D. B. B., Riga til St. Nazaire, 550 Stds., 39 Fr. D. B., Riga til Plymouth 7/ sleepers, Odessa 11/, 11/3 og 11/6 n. c. prompt, Nicolajeff 11/9 n. c. prompt, 12/ Maj, Sulina 11/ og 11/3 n. c. prompt, Kustendje 11/ n. c. prompt, Novorrossisk til Belfast 11/6, Donau 13/6 n. c. prompt, 14/3 og 14/6 Maj, Donau til Antwerpen eller Rotterdam 13/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> à 13/9 prompt, Asoff 13/6 am, 14/6 Bergen og Kjøbenhavn, 15/6 Østersøen, Azoff 12/6 og 13/ n. c. prompt, Bilbao til Cardiff 4/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, til Calais og Antwerpen 5/9, til Middlesbro 5/3, til Tyne 5/, Ergasteria til Middlesbro 8/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, til Maryport 9 3, Sicilien til London (1400 Tons) £ 700, 3 Ladepladser, Sicilien og Taranto-Bugten til Østersøen (1290 Tons netto) £ 1375, Oran til Fleetwood (742 Tons netto) 14/6, Esparto.

D'Hr. Funch, Edye & Co., New York, meddele under den 20. April:

Et lidt større Antal Dampskibs-Befragtninger har i den forløbne Uge fundet Sted i forskellige Retninger, men de opnaede Rater ere kun lidet opmuntrende for Rederne, og i

enkelte Tilfælde har yderligere Nedgang fundet Sted. Dette gælder i Særdeleshed Træløst-Forretningen fra de sydlige Havne, omendskønt Begæret i denne Retning atter er bleven mere presserende, og Udsigterne i Øjeblikket synes at tyde paa, at de tidligere Rater inden lang Tid ville indtræde igen. Cuba-Havnene have begyndt at vise Tegn paa Livlighed, men Begæret vedbliver dog endnu at være begrænset, og de laveste Rater, som Saisonen har havt at opvise, ere nu blevene

akcepterede. Den vedvarende Utilbøjelighed i det europæiske Marked til at købe vore Brødstoffer holder fremdeles Kornfrakterne paa deres lave Stundpunkt, og i hele Ladninger er der i Øjeblikket absolut intet at gøre.

Vort Sejskibs-Marked vedbliver at være stille, men Raterne holde sig omtrent paa samme Standpunkt, og der er intet af særlig Interesse at meddele. Efterspørgslen efter Skibsrum for Træløst fra de sydlige Havne har bevirket, at

## Efterretninger for Søfarende.

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

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

**Jyllands V.-Kyst. Nordsoen.** Den 1ste Maj 1894 tændes til Vejledning for Fiskerne 1 hvid Lanterne paa hver af Ledebaadene ved *Nyminde-Gab*. Brændetid: 15de Marts—15de Juni og 1ste Oktober—1ste Februar.

**Kattegat. Læsø NV.** NNV. for det tørre Rev *Borfeld*, V. for *Nordre-Rønner*, er i 6 Fv. vand udlagt en Vager med hvid Stage og 2 nedadbundne Koste.

Vageren ligger N. 77° V., 3,400 Alen fra *Nordre-Rønner* Fyrtaarn.

**Store-Bælt.** Den 1ste Maj 1894 er Fyrjagten uden for *Korsør* inddragen.

### Østersøen, Sundet og Lille Belt.

**Finland. Bottniske Bugt.** Den 18de April 1894 er Fyrskibet »*Relandersgrund*» udlagt paa Station.

**Rusland. Riga Bugt.** Løbet, som N. om *Gallirau* og Ø. om *Abro* leder til *Arensburg*, er afmærket saaledes;

En hvid og rød Stage med to røde Koste, den øverste opadbunden, den underste nedadbunden, er i 6 Fv. Vand udsat ved Revet, som mod Ø. strækker sig ud fra *Gallirau*. Stagen staar 1,6 Kml. S. 86° Ø. fra Baaken paa Øen.

En hvid Stage med en nedadbunden Kost er i 6 Fv. Vand udsat ved Revet, som mod N. strækker sig ud fra *Gallirau*. Stagen staar 1/4 Kml. N. fra Baaken paa Øen.

En rød Stage med en rød, opadbunden Kost er i 15 Fod Vand udsat 1/2 Kml. S. for en 6 Fods Grund, som ligger 3 1/4 Kml. S. 36° Ø. fra *Murats* Udkigsstation.

En rød Stage med en rød, opadbunden Kost er i 18 1/2 Fod Vand udsat c. 2 Kbl. S. for en 5 Fods Grund, som ligger 3,8 Kml. S. 26° Ø. fra *Murats* Udkigsstation.

En hvid og sort Stage med 2 sorte Koste, den øverste nedadbunden, den underste opadbunden, er i 17 1/2 Fod Vand udsat i 1 Kbl. V. for 6 Fods Grunden, som ligger 3,1 Kml. S. 17° Ø. fra *Murats* Udkigsstation.

En hvid og rød Stage med 2 Koste, den øverste opadbunden, den underste nedadbunden, er i 12 Fod Vand udsat ved Revet, som fra *Abro* N.-Ende strækker sig mod Ø. Stagen staar i 1 Kml. N. 56° Ø. fra *Abro* NØ.-Pynt.

En hvid Stage med en sort, nedadbunden Kost er i 16 1/2 Fod Vand udsat ved N.-Siden af Revet, som fra *Abro* N.-Ende strækker sig mod N. Stagen staar 8 Kbl. N. 11° V. fra *Abro* NØ.-Pynt.

En rød Stage med en rød, opadbunden Kost er i 12 Fod Vand udsat 3 Kbl. SSV. for 3 Fods Grunden, som ligger 1 1/4 Kml. S. 60° V. fra *Murats* Udkigsstation. Stagen staar ved Revet, som fra Halvøen *Ramasaar* strækker sig ud mod S.

Endelig er en rød Stage med en rød, opadbunden Kost i 6 1/2 Fv. Vand udsat 2 3/4 Kml. S. 11° V. fra *Fettel* Udkigsstation.

### Nordsoen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Tydskland. Elben.** Fra den 1ste Juni til 16de August 1894 afholdes Sømineøvelser ved *Cuxhaven*. Øvelsespladsen ligger mellem Tønde 13 og 11. uden for Farvandet, og er afmærket med 4 gule Tønder hver med rødt Flag. Pladsen er spærret for al Sejlads. En Minepram ligger ved Pladsen og viser om Natten to hvide Lanterner lodret for hinanden. Anvisninger fra denne og fra Dampere, som ligge ude for at advare, skulle ubetinget følges.

Fra den 1ste—10de og 14de til 15de August ligge skarp-ladte Miner fra Tønde 12 henimod *Spitzsand*. Man skal holde sig V. for Tønden. Fartøjer, som ligge ude for at advare, føre rødt Splitflag om Natten 3 hvide Lanterner, lodret for hinanden.

Samtidig afholdes Mineøvelser mellem *Kugelbake* og *Alte Liebe*. Minefartøjernes Anvisninger skulle ubetinget følges.

**Weser.** Fra den 26de April til 29de Maj 1894 afholdes Skydeøvelser i *Weser*. Skydepladsen begrænses mod N. af Linien, Tønde 19—*Fedderwarden* 5, mod S. af Linien, Baake III nederste Karantæne Tønde—Fort *Langtütjen* 1.

Paa Skydedage er Farvandet frit fra 3 Timer før til 2 Timer efter Højvande, dog kan det være spærret den 28de Maj.

Naar der skydes, ligge Dampere ude med rødt Splitflag paa Toppen. Deres Anvisninger skulle ubetinget følges.

Paa *Hoheweg* og *Meyersledge* Fyrtaarne hejses sort Flag, saalænge der skydes.

**Holland. Friesche Zeegat.** I *Friesche Zeegat* ere Sommer-sømærkerne udlagte. Anduvningstønden uden for NW.-Gat er udlagt. I *Oort* er Spidstønde Nr. 1 igen udlagt.

**Zeegat van Terschelling** I *Schuitengat* er udenfor Farvandet, Ø. for Stumptønde Nr. 4. midlertidig udlagt en grøn Spidstønde med rød Ballon. Tønden er Skibsfarten uvedkommende.

I *Stortemelk* har Løbet forandret sig.

Stumptønde Nr. 1 med affkortet Kegle ligger nu i 20 Fod Vand. 53° 19' 52" N. Br. 5° 1' 39" Ø. Lgd.

Spidstønde Nr. 1 med Ballon ligger nu i 27 Fod Vand. 53° 19' 17" N. Br. 5° 2' 36" Ø. Lgd.

**Zulderzee.** Vraget af Frammen, som var sunken 6 Kml. N. 20° V. fra *Harderwijk*, er optaget. Vragtønden er inddragen.

**Nieuwe Rotterdamsche Waterweg.** Følgende Forandringer i Afmærkningen ere foretagne:

*Nieuwe Rotterdamsche Waterweg:*

Sortmalet Lystønde N R W er flyttet og ligger nu i 34 Fod Vand. 51° 59' 24" N. Br. 4° 4' 54" Ø. Lgd.

Stumptønde N. 12 ligger i 19 Fod Vand. 51° 55' 33" N. Br. 4° 13' 44" Ø. Lgd.

Stumptønde Nr. 17 ligger i 18 1/2 Fod Vand. 51° 54' 29" N. Br. 4° 15' 49" Ø. Lgd.

Spidstønde Nr. 14 ligger i 17 1/2 Fod Vand. 51° 54' 32" N. Br. 4° 15' 21" Ø. Lgd.

En Stumptønde Nr. 16 b er udlagt i 17 1/2 Fod Vand. 51° 54' 42" N. Br. 4° 15' 18" Ø. Lgd.

Stumptønde Nr. 13 og Nr. 26 ere inddragne.

*Nieuwe* eller *Noordergat* og *Brielsche gat:*

Spidstønde Nr. 2 NG. ligger i 6 1/2 Fod Vand. 51° 55' 33" N. Br. 4° 0' 27" Ø. Lgd.

Spidstønde Nr. 3 NG. ligger i 6 1/2 Fod Vand. 51° 55' 18" N. Br. 4° 0' 38" Ø. Lgd.

Spidstønde Nr. 4 NG. ligger i 8 1/2 Fod Vand. 51° 54' 35" N. Br. 3° 59' 58" Ø. Lgd.

Kugletønde Nr. 1 BG. med Diamant ligger i 8 Fod Vand. 51° 55' 57" N. Br. 4° 1' 27" Ø. Lgd.

Stumptønde Nr. 1 NG. ligger i 6 1/2 Fod Vand. 51° 55' 16" N. Br. 4° 1' 20" Ø. Lgd.

Stumptønde Nr. 1 BG. ligger i 6 1/2 Fod Vand. 51° 56' 22" N. Br. 4° 1' 25" Ø. Lgd.

En Stumptønde Nr. 1 a NG. er udlagt i 6 1/2 Fod Vand. 51° 54' 27" N. Br. 4° 1' 8" Ø. Lgd.

En Stumptønde Nr. 4 NM. er udlagt i 8 1/2 Fod Vand. 51° 53' 52" N. Br. 4° 12' 40" Ø. Lgd.

*Rug van Schellhoek:*

Rød og sort stribet Kugletønde med Diamant er flyttet og ligger nu i 16 Fod Vand. 51° 51' 46" N. Br. 4° 1' 51" Ø. Lgd.

Rød og sort stribet Kugletønde med Kegle er flyttet og ligger nu i 16 Fod Vand. 51° 50' 22" N. Br. 4° 3' 20" Ø. Lgd.

En Spidstønde uden Nr. er udlagt i 18 Fod Vand. 51° 51' 20" N. Br. 4° 2' 40" Ø. Lgd.

*Hellegat:*

Spidstønde Nr. 1 HG. ligger i 12 1/2 Fod Vand. 51° 40' 25" N. Br. 4° 22' 40" Ø. Lgd.

Spidstønde Nr. 2 HG. ligger i 10 1/2 Fod Vand. 51° 40' 47" N. Br. 4° 22' 34" Ø. Lgd.

Stumptønde Nr. 8 HG. har nu Topbetegnelse.

*Brouwerhawensche Zeegat:*

Stumptønde Nr. 6 BG. ligger nu i 24 Fod Vand. 51° 44' 56" N. Br. 3° 44' 48" Ø. Lgd.

Spidstønde Nr. 4 BG. ligger nu i 24 Fod Vand. 51° 44' 39" N. Br. 3° 40' 22" Ø. Lgd.



Damperne ere gaaede ind i denne Fart og derved yderligere indskrænket Sejlskibenes Virkekreds og formindsket Haabet om en Fremgang i Raterne.

Følgende Rater ere betalte:

Savannah til Østersøen, Bomuld, 3/6, New-York til Storbritanien, Petroleum, 2/6d, Philadelphia til Liverpool 2/3, Dunkirk 21, New-York til Java 14½, 15½, 16½ og 17½ cents, N. S. Cuba til Liverpool, Sukker, 16/10, til New-York, Phila-

delphia eller Boston, Sukker, 8, 9 og 10 cents, Montreal til London, Planker, 42.6, Pensacola til Storbritanien, skaaret Tømmer, 102.6 à 103.9, Barrow 102.6, Continent 106.3, Ghent 110/10, St John N. B. til Vestkysten af England, Planker, 40/10, Norfolk til Bilbao, Staver, Doll. 7 pr. Reg. Ton, Mobile til Port Natal, Trælast. 130/10, Manilla til New-York eller Boston, Hamp, Doll. , Boston til Buenos Ayres, Trælast, Doll. 7, Rosario Doll. 8.

**Wester-Schelde.** Vragtønden, som ved Bieroliet Udløb i Pas van Terneuzen afmærkede en sunken Tjalk, er inddragen.

I Pas van Terneuzen ere følgende Tønder flyttede saaledes:

Rød og sort stribet Kugletønde Nr. 3 med Ballon ligger i 37 Fod Vand. 51° 23' 42" N. Br. 3° 44' 49" Ø. Lgd.

Stumpetønde Nr. 3 a med afkortet Kegel ligger i 19½ Fod Vand. 51° 22' 40" N. Br. 3° 45' 21" V. Lgd.

Stumpetønde Nr. 3 b ligger i 40 Fod Vand. 51° 23' 4" N. Br. 3° 45' 8" Ø. Lgd.

Stumpetønde Nr. 4 ligger i 23½ Fod Vand. 51° 22' 20" N. Br. 3° 45' 39" Ø. Lgd.

**England. Medway.** Hjuldampere »Rustler« og den sorte Fortøjtønde, som laa ved N.-Kanten af Cant, ere inddragne.

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

**Little Russel. Guernsey.** Baaken paa Platte Fougère er igen opført.

**Frankrig. Baie de Saint-Brieuc.** Vraget af Damperen »Aille de Saint-Brieuc« er sunket ved Yderkanten af Basse du Bee de Vir, paa 48° 40' 43" N. Br. 2° 51' 15" V. Lgd.

**Plateau des Minquiers SV.** En Lydtønde, forsynet med Trompet, skal til Forsøg udlægges tæt ved Fløjtetønden, som ligger ved Les Minquiers SV. Rev.

Den nye Lystønde er forbunden med en Spidstønde bestemt til at bære Vægten af Fortøjkæden. Begge Tønder ere sorte.

**Saint Malo.** Tønden ved Basse du Sou er flyttet tilbage til dens tidligere Plads.

**England. Spithead.** En rød og grøn lodret stribet Spidstønde, paa malet »Spoil« med hvidt, er i 13 Fv. Vand udlagt N. 44° Ø., 1,3 Kml. fra Fort Brading Haven og S. 50° Ø. fra Fort Noman's Land. Tønden er Skibsfarten uvedkommende. 50° 43' 10" N. Br. 1° 3' 30" V. Lgd.

**Needles Channel.** I Løbet af 1894 vil der nu og da blive vist elektriske Lys fra Round Tower Point.

**Falmouth.** I April 1894 skal det lave, hvide, faste St. Anthony Fyrs Lysstyrke forøges. J usigtbart Vejr vil det kunne ses, uden at det høje Fyr kan ses.

**Bristol Channel.** Den 20de April 1894 er det hvide Fyr med Formærkelser tændt paa Blancknore Point.

### Nordlige Atlanterhav.

**Vrag m. m. i Atlanterhavet.** I Atlanterhavet er Vrag m. m. truffen saaledes:

Den 31te Marts. 35° 50' N. Br. 48° 30' V. Lgd. Et Skibsdæk c. 140 Fod langt.

Den 31te Marts. 40° 25' N. Br. 55° 14' V. Lgd. Vrag med Bunden opad.

Den 17de April. 47° 48' N. Br. 12° 52' V. Lgd. Et sort Vragstykke.

**Is i Atlanterhavet.** Isbjerge ere fornylig truffet i Atlanterhavet mellem 42° og 50° N. Br., 45° og 55° V. Lgd., og der synes at være en ualmindelig stor Mængde Is spredt over denne Strækning.

**Frankrig. Gironde.** I Maj 1894 udlægges til Forsøg et Fyrskib uden Besætning eller Vagt c. 800 Alen SV. fra Fyrskibet ved Grand Banc, i Linien. Signalstationen Bonne Anse overet med SØ-Dynen ved La Brisquette. Det viser et hvidt,

fast Fyr fra en Mast uden Rigning. Flammens Højde: 32 Fod. 45° 39' 45" N. Br. 1° 16' 25" V. Lgd.

**Portugals V.-Kyst. Peniche.** Den 15de Maj 1894 forandres Penische røde Fyr til et hvidt Fyr. Synsviddens: 9 Kml.

**Bermuda Øer. The Narrows** En rød Spidstønde, mærket »19 feet« med hvidt, er udlagt ved Ø.-Kanten af en 19 Fods Palle ved Indløbet til The Narrows. Den ligger fra St. David's Hovedfyr i N. 6° Ø. 9¾ Kbl. og fra Fort Victoria i S. 73° Ø. 32° 22' 40" N. Br. 64° 38' 35" V. Lgd.

Tønden skal holdes klos om Bagbord; den er altsaa ikke nu i Overensstemmelse med det almindelige Afmærknings-System, men vil om kort Tid blive ombyttet med en Tøndevager.

**Forenede Stater i Nordamerika. Narraguagus. Bay Maine.** En sort Spidstønde Nr. 1 er i 27 Fod Vand udlagt 220 Alen S. for 15 Fods Pullen paa Jerrys Ledge. Den ligger fra Stagen paa Jordans Delight i S. 67° V. og fra Petit Manan Fyr i N. 14° Ø.

**New Haven. Connecticut.** Baaken paa Ouizes Ledge er nedlagt. Adams Fall Tønde har nu Nr. 2 og Fort Hale Tønde Nr. 4.

**New Jersey.** Omtrent den 15de April 1894 flyttes Hereford Inlet Shoal Klokketønde, ud for Hereford Inlet, 1¼ Kml. N. 26° Ø. hen. fra Hereford Inlet Fyr i N. 75° Ø. og fra Tathams Rednings-Station i S. 9° Ø.

**Chesapeake Bay. Maryland.** Det gamle Fyrtaarn paa Thomas Point, der brugtes til Dagmærke, er styrtet sammen.

### Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**Rusland. Lodser ved Novorossisk** Lodskompaniet i Novorossisk er autoriseret til at lodse i Novorossisk-Bugt.

**Algier. Villebourg.** En lille 3 Fods Klippegrund er funden i 16 à 22 Fod Vand, c. 2 Kbl. N. 86° V. fra den lille Klippe, som ligger omtrent midt inellem Pynterne Imkardou og Kefel-Arer. c. 400 Alen fra Land. 36° 33' 55" N. Br. 1° 49' 29" Ø. Lgd.

### Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. Key West. Florida.** Omtrent den 20de April 1894 flyttes Northwest Channel sort og hvid lodret stribede Klokketønde ca. ¾ Kml. V. hen. Den skal ligge i 27 Fod Vand i det ny eller V.-lige Løbs Midtlinie, med Turning Point røde Baake og Sand Key Fyr overet fra Key West Fyr i N. 42° V. og fra Northwest Passage Fyr i N. 3° Ø.

Black Beacon Shoal sorte Tøndevager Nr. 3 flyttes V. hen til Linien Port Shoal sorte Tøndevager Nr. 1 overet med South end of Spit sorte Tøndevager Nr. 5.

Ten-Foot Shoal røde Spidstønde Nr. 2 og Northwest Channel Bar sorte Tøndevager Nr. 1 inddrages.

**Mexiko-Bugt. Mississippi River Indløb.** En Banke med 9 à 15 Fv. Vand er rapporteret at ligge ca. 10 Kml. Ø. for South-Pass Dæmning, ved Indløbet til Mississippi River.

**Engelsk Guiana. Demerara River.** Ved Indløbet til Demerara River er Ydertønden en sort og hvid lodret stribet Spidstønde med Stage og sort og hvid Kegel. 6° 53' 20" N. Br. 58° 6' 45" V. Lgd.

Den hvide Tøndevager ved 9 Fods Pullen har en hvid Firkant som Topbetegnelse.

Vreed en Hoop Skorstenen, som stode paa V.-Pynten ved Indløbet til Floden, findes ikke mere.

**Cuba N.-Kyst. Sagua la Grande.** Tønden, som laa paa Østkysten af Grunden Barra, ved V.-Siden af Indløbet til Sagua la Grande, er flyttet til V.-Kanten af Grunden Medano, ved Indløbets Ø.-Side.

#### ABONNEMENTSPRISEN

er 1 Kr. 50 Øre pr. Kvartal, foruden Postpengene. Enkelte Numre 20 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 13, St. 11-3 og Holsteinsgade 9, Ø.

hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

#### AVERTISEMENTS-PRIS:

Første Side pr. Petitlinie à 45 mm Brede	25 Øre	udenlandske	35 Øre
De øvrige Sider	—	do.	25 —
Moderation for	5 Gange	10 Gange	25 Gange
½ Side eller derover	20 %	30 %	50 %
Mindre end ½ Side	10 %	20 %	40 %

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER FREDAG.

Nr. 33.

Kjøbenhavn, Fredag den 11. Maj 1894.

1. Aarg.

INDHOLD: Maaneobservationer, af Premierløjtnant C. Clausen. — Undertegning af Konossementer for Bomuld fra Savannah. — 1890 Black Sea &c. Bill of Lading. — Patras. — Fartøjerne i vore Dampskibe. — En interessant Dom i en Assurancesag. — Skibsfarten paa Archangelsk. — Søulykker i Marts Maaned 1894. — Fra Sø og Land. — Fiskeri-Statistik for Marts 1893. — Havarier og Forlis. — Skibsefterretninger. — Fragtberetninger. — Efterretninger for Søfarende.

## AXEL E. AAMODT.

18, Kongens Nytorv 18.

Grundlagt 1857. Telefon 106.

General-Agentur

for

S. S. Staffords autoriserede  
Skrive- og Kopiblaek.

## Cacaopulver,

Kæks, Biscuits, Chocolate,  
Confekt.

Brødr. Tychsens Fabrikslager,  
Lille Kannikestræde 3, Kjøbenhavn K.

## C. M. Fønnesbech,

Specialforretning i The.

Fine, kraftige Kvaliteter;

Udsalg: Østergade 10. Kjøbenhavn.

## N. Chr. Rønnes

Skibssnedkeri.

— Grundlagt 1834. —

St. Annægade 3.

Kjøbenhavn C.

## Ankere & Kjæder,

Tougværk og alle  
Skibs-Inventarier  
anbefales fra Lager.

John Forbæch,  
St. Annæ Plads 19 & 21.

## Skibsdagbøger

(Normalpapir)

$\frac{1}{2}$  Aars &  $\frac{1}{2}$  Aars,

til Forbrug og Forhandling

billigst hos

## S. Friedlænder.

14 Ved Stranden 14.

## Aut. Forhryingsagenter,

Kjøbenhavn.

F. Jepsen, Toldbodgade 2.

W. H. Wulff, Toldbodg. 15.



Lager og Eneforhandling i Kjøbenhavn hos Th. & O. Brøchner, 63, St. Kongensgade.

Telefon 233.

## Dækskoste

Dækskoste, 13 Rækker halvstive Piasava	6 Kr.	pr. Dusin.
do. 13 do. fint Piasava udmærkede Koste til Spulning af Dækket	8 »	»
Kuttendekkere rene Børster	7 »	50 »
Levanger	7 »	»
Kosteskafter	1 »	»

Alle Sorter Malerpensler anbefales. Ethvert Rederi samt Damp- og Sejlskibsførere vil se deres Fordel ved at købe deres Forbrug af Børstenbinderarbejde direkte hos mig, da jeg fabrikerer det selv. Ingen Specialiteter; som Fagmand udfører jeg alt til Faget henhørende. Telefon Nr. 2625.

## HANS PREHN,

Børstenbinder.

Fabrik for Dæks- og Gadekoste.

Vesterbrogade 46.

## C. F. Schlüter,

teknisk Maskin- og Skibshandel.

Grundlagt 1857.

Kjøbenhavn. 26, Peder Skramsgade, K.

Import og Export-Lager til en gros Priser  
af Maskin- og Cylinderolier og Alt til  
Sømaskiner henhørende.

Fra Aktiebolaget Bofors & Gullspång i Sverrig leverer jeg paa Bestilling større og mindre Gjenstande i

## støbt Staal, saasom:

Skibstævne,  
Skibsskruer,  
Roerrammer,

Stempler,  
Krumtappe,  
Ambolte,

Tandhjul,  
Ankere,  
etc. etc

Støbt Staal fra Bofors-Gullspång er smeddeligt samt i Styrke og Sejghed fuldt jævnførligt med det bedste smeddede Staal af tilsvarende Haardhedsgrad.

Kjøbenhavn.

Jørgen Jensens Efterfigr.

# „Dansk Søfartstidende“

begyndte den 1. April et nyt Kvartal. Bladet bringer Artikler om alle i Forbindelse med Skibsfarten og Fiskeriet staaende Forhold og følger alle Bevægelser paa Søfartens Omraade her hjemme og i Udlandet; det bringer ugentlige Beretninger om Fragtforholdene gennem Meddelelser fra London, Liverpool, Newcastle o/ Tyne, Lübeck, New-York og Kjøbenhavn; det indeholder Søkortarkivets „Efterretninger for Søfarende“.

„Dansk Søfartstidende“ bringer en ugentlig Oversigt over danske Skibes Bevægelser, støttet paa Meddelelser fra de fleste danske Damp- og Sejlskibs-Rederier; endvidere udførlige Meddelelser om Nybygninger, Havarier, Forlis. Det bringer en ugentlig Beretning om Forhyringsforholdene, maanedlige Meddelelser om Fiskeeksporten og Fiskehandelen, Oversigt over de meteorologiske Forhold m. m. m.

„Dansk Søfartstidende“, Organ for Søfarten og Fiskeriet, fremtræder tillige som Efterretningsorgan for Skibsfarten og bringer gennem sine talrige Forbindelser i Ind- og Udland udførlige og paalidelige Meddelelser om alle Søfartsforhold.

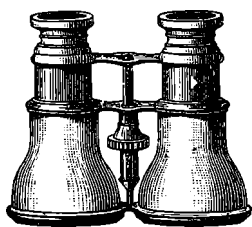
Abonnement for April Kvartal 1894 à 1 Kr. 50 Øre foruden Postpenge, tegnes paa alle kgl. Postkontorer og Brevsamlingssteder, i alm. dansk Skibsførerforenings Kontor, St. Annæ Plads 13, K, fra 11—3, i Redaktionen, Holsteinsgade 9, Ø, og hos Fuldmægtig Westrup i det forenede Dampskibsselskabs Skibsinspektion. Dansk Søfartstidende egner sig fortrinligt til Annoncer, der ønskes udbredte i alle Søfartskredse i Ind- og Udland.

Annoncer modtages ovennævnte tre Steder og i Triers Bogtrykkeri, Bredgade 32, K.

Uformuende Maskinister, der have bestaaet eller forberede sig til 1ste eller 2den Afdeling af Maskinisteksamen, og som ønske Understøttelse af Statskassen, kunne derom ansøge Marineministeriet. Ansøgningerne, bilagte med Attest om Trang og Værdighed og eventuelt med Eksamensbevis, ville være at stille til Marineministeriet og at indsende til Underdegnede Formand i Maskinisteksamens - Kommissionen, Adresse: Orlogsværftet, Kjøbenhavn C. senest den 31te Maj d. A.

A. H. M. Rasmussen.  
Underdirektor ved Orlogsværftet

**Galle & Jessens**  
oljefri, rene Poudre  
**Cacao** uden Sukker  
kan særlig anbefales  
til Skibsbrug.



H. E. Holst's

Efterfølger,

Hans Liisberg,

Uhr- og

Instrumentmager.

## Staaltraadstovværk

i alle Kvaliteter og Konstruktioner for Transmissioner, Hejseværker, Kraner, Tovbaner etc.

Galvaniseret Jern- og Staaltraadstovværk, Galvaniserede Staaltraads Trosser og Kabler samt Liner til Skibsbrug, Lynafledertovværk af Jern og Kobber, Staaltraadsliner til elektriske Buelamper, Transmissions-Tov af Hamp, Manila og Bomuld, Transmissions Tov- og Snoreskiver, Patent-Laase og Patent-Smørelse for Staaltraadstovværk etc. leveres fra

**KABELFABRIK, LANDSBERG a/W.**

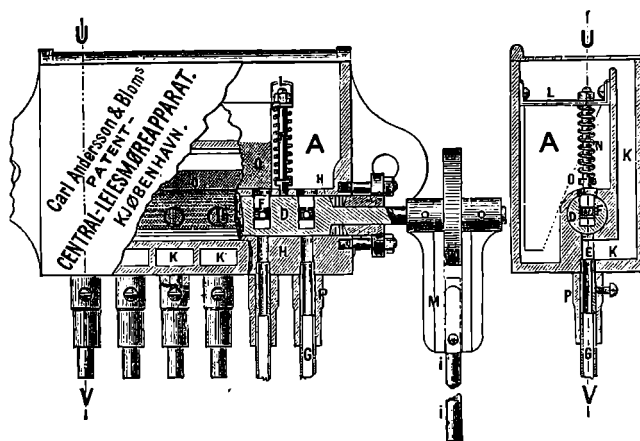
ved Repræsentanten for Danmark

WM GOTTSCHALCH,  
Niels Juelsgade Nr. 1,  
Kjøbenhavn K.

D'Herz. Maskinmestres Opmærksomhed henledes herved paa Firmaet

**CARL ANDERSSON & BLOMS**  
anerkjendte automatiske

„Central Lejesmøreapparat“.

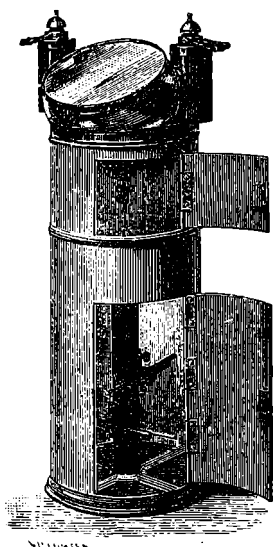


I Løbet af 4 Aar afsat 3000 Apparater. Garanti 10 Aar.

Køb, Salg og Nybygning af Sejl og Dampskibe, Uddybningsmateriel, Transportpramme, Bugser- og Petroleumsbaade besørges fordelagtigt af

Ingeniør Andr. Vang, Kjøbenhavn.

## Cornelius Knudsens Etabl.,



37. Kjøbmagergade Kjøbenhavn.  
Patent Multiplikator, Kompasser,  
Sprit- og Baadskompasser,  
Patent Tidsglas. Saltmaalere.  
Sextanter og Oktanter.  
Kaptejn Rungs  
Universal-Bathometer.  
Logge og Loddemaskiner.  
Dybhavsthermometre  
med Vendeapparat.  
Barometre, Thermometre, Manometre.  
Indicatorer. Tegnebestikker.  
Parallellinealer.  
Marinekikkerter.  
Complete Dykkerdragter  
Premierløjtnant Clausens  
Patent Universal Deflektor.  
Reparationer udføres med Omhu.

## Maaneobservationer.

Af Premierløjtnant i Flaaden **C. Clausen.**

En æret Indsender Hr. P. J. har, i Anledning af min Artikel om Maaneobservationer, i »Dansk Søfartstidende« Nr. 29 fremsat en Del Bemærkninger, som vistnok have Krav paa almindelig Interesse blandt Navigatorer, og som jeg derfor med Fornøjelse skal besvare Punkt for Punkt.

Hr. P. J. indrømmer, at den Tabel over Rettelse paa Maanehøjden, som jeg har beregnet og ladet fremkomme her i Bladet, baade er mindre i Omfang og lettere at overse end en lignende Tabel, der for kort Tid siden er udgivet af d'Hr. Tuxen; men ikke desto mindre synes han at foretrække den sidste som et større og mere udførligt Værk, der kun kræver Proportionering i Hovedet.

Hertil skal bemærkes, at jeg ved Brugen af min Tabel ikke har tænkt mig anden Proportionering, end den som kan udføres ved Hjælp af Interpolationstabellen for Tiendedel i Halvdiameteren. Lettere kan Fremgangsmaaden da ikke godt være; men Hr. P. J. er aabenbart bange for ikke at opnaa tilstrækkelig Nøjagtighed, hvilken Frygt imidlertid er ugrundet, som senere skal blive paavist.

Forøvrigt er det netop min væsentligste Indvending mod d'Hr. Tuxens Tabel, som forøvrigt er al Ære værd, at den er betydelig vidtløftigere end nødvendigt for det praktiske Behov, og optræder som et Værk, der, endskønt det kun gælder for Maanen, indeholder saa mange Sider, at alle for de daglige Observationer nødvendige Tabeller (Logarithmetabellen iberegnet) med største Lethed kunne faa Plads derpaa, en Omstændighed, som vel ikke kan siges at være af helt underordnet Betydning.

Efter Hr. P. J.'s Udtalelser at dømme om Maaling af Solens eller Maanens Centrums Højde, naar Randen ikke er tydelig, fremgaar det klart, at han desværre har ladet mangen ret god Lejlighed til Observation gaa tabt.

Thi meget ofte vise disse Himmelleger sig udvaskede gennem et tyndt Skysløv, og i saa Tilfælde vil som Regel Centrets Højde kunne maales med betydelig større Nøjagtighed end Randens, og dertil kræves kun ringe Øvelse for en praktisk Navigator.

Den fundne Højde vil i ethvert Fald, selv om den er behæftet med nogle faa Minutters Fejl, utvivlsomt være bedre end slet ingen Observation, og ved dens Hjælp vil der kunne opnaas en absolut sikker Navigering, naar blot den mulige Unøjagtighed tages i Betragtning paa rette Maade.

Jeg har selv mange Gange benyttet saadanne Højder med meget gunstigt Resultat, og derom er jeg forhaabentlig ikke ene.

Det maa imidlertid vel bemærkes, at der her ikke er Tale om, at Randen er helt skjult af tættere Skyer, hvilke jo som oftest ere i Bevægelse og snart trække forbi; men der tænkes paa det tynde Skylag (Cirro-Stratus), som hele Døgn igennem kan bedække Himlen, saa at Sol og Maane kun vise sig som lysende Klatter, der dog have den rette Form.

Derfor har jeg ogsaa i min Artikel alene skrevet om utydelige og ikke, som af Hr. P. J. fejlagtig anført, om usynlige Rande.

Hr. P. J. mener, at observerede Højder skulle kunne sammenlignes med Lodskud, og at de derfor enten maa være til at stole paa eller ogsaa værdiløse.

Denne Opfattelse kan jeg aldeles ikke gaa ind paa; thi Fejl i Højderne kunne bringes ind under matematiske Love, og i mange Tilfælde ville de endog helt kunne borteliminere. Noget Lignende gælder, som Hr. P. J. sikkert véd, for samtidig Pejling af tre forskellige Punkter, hvorved Indflydelsen af en Fejl i Deviationen paa den styrede Kurs ophæves, naar Afsætning foretages ved en Station-Pointer. En anden Ting er det med Lodskud, som dog vel alligevel heller ikke altid blive fuldstændig værdiløse for en mindre Unøjagtigheds Skyld.

Som Eksempel paa, hvad der kan faas ud af selv

meget tarvelige Højder, skal det nævnes, at et af vore Orlogsskibe for nogle Aar siden efter ca. 2 Dages Sejlads gennem finske Bugt i meget tæt lavtliggende Taage, hvor man navigerede ved Stedlinier, bestemte ved Sol- og Planet-højder over en temmelig skarp, men falsk Kimming i faa Kabellængders Afstand fra Skibet, ramte næsten lige paa det Fyrskib, hvorefter Kursen var sat ved Hjælp af Observationerne, og det tiltrods for, at den afførende Plads paa Grund af Manøvrering ikke var videre godt kendt. Skibet var under Sejl og Vinden temmelig flov og ustadig.

Desværre tillader Pladsen nu ikke nærmere at paavise Grundene til det heldige Resultat, som ikke skyldtes et Tilfælde, men en rigtig Anvendelse af de erhholdte Observationer.

Maaske vil jeg senere faa Lejlighed til her i Bladet nærmere at behandle de astronomiske Stedliniers Egen-skaber og deres bedste Anvendelsesmaade under alle Forhold, og indtil da skal jeg tillade mig at henvise til et Foredrag over dette Emne, som jeg for kort Tid siden havde den Ære at holde i Søløjtnantselskabet, og som snart vil fremkomme i »Tidsskrift for Søværnen«.

Naar Hr. P. J. derfor i nævnte Forbindelse taler om Halmstraa som sidste Redningsmiddel, skal jeg kun ønske, at han ikke vil lade disse Halmstraa ligge paa sin Vej; thi det Øjeblik kan muligvis indtræde, da de ville vise sig at have tilstrækkelig Bærekraft til at bjerge selv det største Skib, som Hr. P. J. nogensinde faar under sin Kommando.

Den vigtigste Fordring til en dygtig praktisk Navigator er efter min Formening ikke, at han under særlig gunstige Omstændigheder kan finde sin Plads med stor Nøjagtighed; thi den Kunst er ikke videre stor; men Hovedsagen er, at han under vanskelige Forhold vil være i Stand til paa bedste Maade at benytte og udnytte enhver nok saa tarvelig Lejlighed til Stedbestemmelse, samt at drage de rette Grændser for Resultatets Paalidelighed.

Med den ærede Indsender beklager jeg, at vi ikke her hjemme have nogen Kontrolanstalt for nautiske Instrumenter; men saa længe en saadan Institution savnes, maa man lade sine Instrumenter kontrollere i Udlandet (England, Tydskland, Norge o. s. v.), hvilket kan ske med ringe Bekostning.

Forøvrigt kan man her i Kjøbenhavn erholde udmærkede Sekstanter med 2den Klasses Certificat, hvilket er fuldt tilstrækkeligt ved almindelig praktisk Navigation, for c. 100 Kr. uden og c. 150 Kr. med Dobbeltkikkert.

Hr. P. J. har endvidere med Forbauselse læst i min Artikel, at det ved Beregning af Timevinkler er tilstrækkeligt at have Kobrede, Polardistance og Zenithdistance udtrykte paa nærmeste Minut. At en saadan Fremgangsmaade, naar Sagen drejer sig om Stedliniebestemmelse, ikke alene er tilladelig, men endogsaa fuldt tilraadelig af praktiske Hensyn, vil være let at vise.

Bortkastes nemlig Tiendedele af Minutter ( $0,5$  og der-oversættes =  $1'$ ) i Deklinationen, ville alle Stedliniens Punkter af den Grund højst blive forskudte  $\frac{1}{2}$  Kml. i nordlig eller sydlig Retning, og undlader man ligeledes at medtage Tiendedelene af Højdens Minutter, bliver Fejlen i Stedliniens Beliggenhed ligeledes ikke over  $\frac{1}{2}$  Kml. lodret paa dens Retning.

Da Brederne selvfølgelig vælges paa fuld Minut, kan der ad denne Vej ikke fremkomme nogen Unøjagtighed.

I værste Tilfælde vil saaledes en Stedlinie ved at benytte den angivne Beregningsmaade kunne blive forflyttet 1 Kml. parallelt med sig selv.

Nu er imidlertid Hr. P. J. sikkert altid tilfreds med at finde sin Brede ved Middagshøjden rigtig paa nærmeste Minut (den vil da i de fleste Tilfælde heller ikke faas skarpere), og han maa derfor vel ogsaa kunne være fornøjet med

samme Nøjagtighed, naar Stedlinien har en hvilken som helst anden Retning end en Bredeparallel.

For Resten kan man, om ønskes, efter Stedliniens Afsætning rette for de begaaede Fejl ved at forskyde Stedlinien et Stykke svarende til de bortkastede Tiendele, og for den Sags Skyld var der i mange Tilfælde heller ikke noget i Vejen for at regne uden Minutterne og saa senere rette for de derved begaaede Fejl paa lignende Maade.

Men iøvrigt er det en temmelig dristig Antagelse, at Højderne som Regel kunne faas rigtige paa Tiendedel Minut ved de daglige Observationer til Søs.

Allerede ved Maalingen, i Særdeleshed med et ukontrolleret Instrument, vil der, selv under de gunstigste Omstændigheder kunne fremkomme større Fejl, og tages dernæst Hensyn til de Unøjagtigheder, som ofte indgaa i Højderrettelserne paa Grund af andre atmosfæriske Forhold end de, hvortil Tabellerne ere beregnede, saa vil det let forstaaes, at en Højde ganske almindeligt ikke kan antages rigtigere end paa nærmeste halve Minut, og dermed slipper man selvfølgelig ikke under ugunstige Forhold med diset Kimming e. lign., ikke at tale om, at der ved Stjerne- og Planethøjder mindst maa paaregnes en Fejl af 2 Minutter i Maalingen. Men som ovenfor anført kunne selv saadanne Højder være til stor Nytte.

Endvidere afhænger ogsaa den Skarphed, hvormed en Timevinkel bestemmes, ikke saa ganske lidt af den til Udregningen benyttede Formel.

Ved at bruge Udtrykket for  $\sin \frac{t}{2}$  i Steden for det her hjemme almindelig anvendte for  $\cos \frac{t}{2}$  vil man endog ved mindre Timevinkler, hvorpaa Tiendedelens Bortkastelse dog skulde faa den største Indflydelse, finde Resultatet ligesaa nøjagtig ved at regne med fuld Minut og 4 Decimaler i Logarithmerne som ved sidstnævnte Formel med Tiendele i Minutterne og 5 Decimaler i Logarithmerne.

Jeg har nu selv i mangfoldige Aar benyttet den angivne Beregningsmaade med godt Udbytte og kan kun tilraade andre Navigatorer at gøre ligesaa.

Naar Hr. P. J. derfor »vil behandle de bekendte Størrelser med den allerstørste Omhyggelighed« og ved disse Ord forstaaer at medtage Tiendele af Minutterne ved Timevinklens Beregning, samtidig med at han paa anden Maade ikke alene ophæver Virkningen af denne Omhyggelighed, men endog, som det senere skal ses, indfører langt større Unøjagtigheder i sine Pladsbestemmelser, da kan der være god Grund til at tænke paa det bekendte Ord om »at holde paa Ørerne og lade Kronerne rulle«.

Den Modsætning, Hr. B. J. har fundet i min Anvisning til at regne paa fuld Minut, naar en Stedlinie findes ved med to valgte Bredder at udregne to Længder og den omvendte Fremgangsmaade med to valgte Længder at finde de tilsvarende Bredder, er det mig ikke muligt at se; thi heller ikke i sidste Tilfælde bør der tilstræbes større Nøjagtighed end fuld Minut i Bredderne, og Bemærkningen om, at den foreslaaede Fremgangsmaade er tidsspildende og ualmindelig vidtløftig, kan jeg ikke paa nogensomhelst Maade gaa med til.

Tiden, der medgaar til Beregningen af de to Breder, vil nemlig højst beløbe sig til et Par Minutter, og saa har man da virkelig faaet en Stedlinie, som giver et rigtigt Udtryk for den anstillede Observation, hvad der aldeles ikke er Tilfældet, naar Højden benyttes til en enkelt Bredebestemmelse.

Det er nemlig slet ikke nogen given Sag, at Bredden faas saa overordentlig rigtig ad den Vej, efterdi selv forholdsvis smaa Unøjagtigheder i Timevinklen (hidrørende fra Fejl i Kronometrets Stand og i den gissede Længde) kunne give flere Minutters Fejl i den Rettelse, som faas ved Produktet af Timevinklens Kvadrat og Kulminationsekunderne (denne Rettelse kan forøvrigt findes ved Hjælp af langt mere praktisk indrettede Tabeller); men den værste Ulykke er, at Bredeparallelens, som saaledes bestemmes,

til sine Tider kan afvige mange Grader fra den rigtige Stedlinies Retning (der som bekendt er lodret paa Himmellegemets retvisende Pejling). Hr. P. J. vil herefter nok forstaa, at hvis den fundne Brede dernæst benyttes til Bestemmelse af Længden ved at skære den med en anden Stedlinie, faas som oftest en fejl Plads. Ganske almindeligt bliver da baade Brede og Længde urigtige, idet den anden Stedlinie meget sjældent er fundet som en Meridian, altsaa ved Observation af et Himmellegeme, der stod nøjagtigt i Førstevetikalen.

Forholdet vil nemlig være ganske det samme, som om man ved Krydspejling med Forsæt vilde afsætte den ene eller begge Pejlingerne adskillige Grader fejl.

Hvis Hr. P. J. synes bedst om at bestemme en Stedlinie ved et Punkt og dens Retning, ja saa er der forsaauidt ingen Ulykke deri; men jeg vil dog bestemt fastholde, at det baade er lettere og mere heldigt at bestemme to af dens Punkter, ikke at tale om, at man da yderligere kan faa Kontrol ved Hjælp af Azimuthen. Hr. P. J. skøtter ikke meget om en saadan Kontrol, hvad der unægtelig undrer mig, da man i den praktiske Navigation, som forøvrigt under de fleste andre Forhold i Livet, utvivlsomt bør tage al den Kontrol, som paa let Maade kan erholdes.

Selvfølgelig maa jeg indrømme, at ethvert benyttet Tal indeholder en Mulighed for Regnefejl, skønt Muligheden unægtelig bliver meget ringe, naar som her Tallene udtages paa omtrent samme Sted i en Tabel og ikke afvige ret meget fra hverandre; men saa maa jeg da samtidig hævde, at ethvert nyt Hjælpemiddel, altsaa ogsaa en Azimuth-tabel, frembyder endnu større Muligheder for at begaa Fejl.

Jeg antager nemlig, at Hr. P. J. ikke finder Azimuthen ved Beregning; thi i saa Fald spares jo intetsomhelst.

Til at beregne to Punkter af Stedlinien med valgte Breder, medgaar der imidlertid højst 10 Minutter; jeg tvivler meget paa, at Bestemmelse ved Hjælp af Azimuthen kan ske hurtigere, og ad den Vej kan der iøvrigt lettere fremkomme en Fejl i Stedliniens Retning, hvilket er uheldigere end en ringe Parallelforskydning.

Og endelig vil Hr. P. J. nu sikkert kunne indse, at Længdebestemmelse ved en Højde af et Himmellegeme »nær ret Øst eller Vest« i Reglen ikke er rigtig; thi kun naar Himmellegemet nøjagtigt staar i Førstevetikalen, bliver den Stedlinie, som svarer til Observationen, netop en Meridian. I alle andre Tilfælde afviger Stedliniens Retning mere eller mindre fra Nord — Syd og ved Skæring med en senere fundet Stedlinie faas da ikke samme Længde, som Beregning med den gissede Brede vil give.

Forholdet er nemlig ganske det samme som for omtalt for Bredebestemmelse ved Højde udenfor Meridianen.

Vel véd jeg meget godt, at mange Navigatorer vente med at udregne Længden, indtil Bredden er fundet ved Middagsobservationen, og ad den Vej kan Resultatet naturligvis faas rigtigt; men dels er en saadan Fremgangsmaade uheldig, da Resultatet af første Observation, som dog ellers kunde give værdifulde Oplysninger, ikke erholdes før næste Observation er taget, og dels er det mildest talt urimeligt at navigere paa Undtagelser, altsaa naar et Himmellegeme staar omtrent i Retningerne Øst — Vest eller Nord — Syd, hvorved sikkert mangan gunstig Lejlighed kan forspildes; man nøjes dog ikke med at tage Pejlinger af Punkter, der ligger i Nord, Øst, Syd eller Vest for Skibet.

To Stedliniers Skæring bliver jo nok skarpest, saafremt de danne en Vinkel med hinanden paa ca. 90 Grader; men er der længere Tids Sejlads mellem Observationerne, ville Bestikkets Unøjagtigheder faa saa stor Indflydelse, at man som oftest bør foretrække mindre Skæringsvinkel (dog ikke gjerne under c. 30°) og kortere Tidsforløb.

Ganske vist lader den omtalte Maade at observere paa sig maaske forsvare, naar Skibet sejler paa det aabne Hav; men da man dog aldrig bestemt kan sige, hvornaar den sidste Observation erholdes, forinden der skal gøres Land, og Benyttelsen af de astronomiske Stedlinier er saa yderst simpel og let forstaaelig, saa mener jeg, at man altid bør anvende disse, hvorved Navigeringen tillige

bliver mere ensartet og fuldstændig som ved Hjælp af Mærker og Pejlinger.

Man faar saaledes ogsaa bedst fornøden Øvelse i Benyttelsen af den Fremgangsmaade, som ved Sejlads i Nærheden af Land ubetinget er den eneste rigtige at anvende.

Jeg skal derfor paany gentage de Ord, som jeg skrev i Artiklen om Maaneobservationer: Der bør sikkert af al Magt arbejdes hen til, at Benyttelsen af Stedlinier altid fuldt ud gennemføres ved Navigeringen.

Den eneste vægtige Indvending, som kunde fremsættes mod Brugen af astronomiske Stedlinier, naar Skibet befinder sig i rum Sø, er, at Oversejlingskortene ofte ere i for lille Bestik til med Nøjagtighed at finde Pladsen ved en Konstruktion. Men en saadan Indvending kan hurtig slaas til Jorden, efterdi Skæringen mellem Stedlinierne enten lader sig beregne, hvad der dog er lidt besværligt, eller finde ved Hjælp af et Stykke Kurvepapir, hvorpaa Kortets Brede-

Længdegrader i Omegnen af Skibets Sted overføres i forstørret Maalestok, og Konstruktionen dernæst udføres. Man kan forøvrigt ogsaa benytte et Kort i større Maalestok over et helt andet Farvand, naar blot de tilsvarende Bredeparalleler findes deri; Længdernes Gradeantal lader sig nemlig forøge eller formindske efter Behag med et hvilket-somhelst Tal.

Saaledet er det f. Eks. muligt at anvende et Nordso Kort i dette Øjemed ved Sejlads i den nordlige Del af Atlanterhavet eller det Stille Ocean, naar blot alle Længder forøges med et eller andet Antal Grader, som jo efterhaanden kan forandres.

Efter saaledes at have givet de ønskede Oplysninger, forhaabenlig med tilstækkelig Tydelighed, skulde det glæde mig, om Hr. P. J. (og forøvrigt ogsaa andre Navigatorer) ikke vil nøjes med at paaskønne, men ogsaa benytte de i Artiklen: »Maaneobservationer« fremsatte Anvisninger.

## Undertegning af Konnossementer for Bomuld fra Savannah.

I Savannah og andre Bomuldshavne er det bleven Skik at undertegne Konnossementer, forinden Lasten er kommen ombord. Foreningen har korresponderet desangaaende med en større engelsk Skibsrederforening, der meddelede, at der har været gjort Forsøg paa at undgaa dette, men uden Held, og at det neppe vil nytte nu at sætte sig op imod denne Kutyme. Trods dette mener vi at burde pointere det Ansvar, som Skibsredere og Skibsførere altid risikerer at paadrage sig ved at undertegne Konnossementer for Varer, som ikke er kommet ombord, efter vor Mening selv om de faar følgende Garantierklæring:

*In consideration of your having signed Bills of Lading for — — — — Bales of Cotton, marked as below, which may not have been received on board, an for which we herewith hand you Railroad Guarantee\*) of Delivery, we hereby agree to keep the same covered by Insurance against fire, and to hold you harmless against any loss or damage, by fire or other cause, which the said Cotton may sustain until the same is delivered to your vessel according to the customs of this Port.*

*Respectfully*  
(signed by Shipper).

Jernbanens Garanti, naar den gives, ser saaledes ud:

*Delivery guaranteed by the — — — — Railroad unless cotton is destroyed by fire after arrival at Savannah.*

(signed by Railroad).

(Nordisk Skibsrederforenings Cirkulære).

## 1890 Black Sea &c. Bill of Lading.

Chamber of Shipping henleder Opmærksomheden paa, at Sortehavs Konnossementsformen af 1890 er ufyldstgørende, forsaavidt angaar Losning i hollandske Havne. Især nævnes følgende Klausul: *The goods are to be applied for within 24 hours of ship's arrival and reporting at the Custom House; otherwise the master or agents are to be at liberty to put into lighters, or land the same at the risk and expense of the owners of the goods*. Med denne Klausul staar Rederne aabenbart magtesløse overfor de Ladningsmodtagere, som stadig tager imod, men ikke med den sædvanlige Hurtighed. Den hollandske Lov giver 15 Arbejdsdage til Losning, hvis der ikke i Certepartiet eller Konnossementet er stipuleret

\*) Eller efter Omstændighederne: Press Receipt.

Dage og heller ikke »fast as possible« Klausulen findes deri. Hvis derfor en Ladningsmodtager f. Eks. skulde opholde en Baad 15 Dage i Rotterdam, idet han passer paa at melde sig inden 24 Timer og stadig tage mod (selvom det ogsaa er saa langsomt, som det passer ham), er der ikke noget Middel herimod, og hvis Kaptajnen eller Rederen vilde driste sig til at losse Ladningen i Lægtere, saa vilde han løbe al den Risiko som følger hermed.

Chamber of Shipping har korresponderet med den Komite, som udarbejdede Sortehavs Konnossementet af 1890, men den svarer, at den ikke vil sammenkalde en Konference for paany at drøfte Formen med Hensyn til dette Punkt. Under disse Omstændigheder anbefales det at tilføje følgende Klausul: »Cargo to be received as fast as steamer can deliver« i Konnossementets Margina med Kautschuk-Stempel, og det bør gøres i alle Havne, og især naar Dampskibet er bestemt til hollandske Havne.

(Nordisk Skibsrederforenings Cirkulære).

## Patras.

Den britiske Konsul i Patras tilraader i Følge *Sh. Gaz.*, Forsigtighed med Hensyn til, hvem man bortfragter sine Skibe til. I de sidste 2 Aar skal der i Distriktet være indtruffet flere Tilfælde, hvor Rederne har lidt betydelige pekuniære Tab, for ikke at tale om Opholdet af deres Skibe. Konsulen siger, at Vedkommende, som der klages over, laster Skibene rask nok, naar de herskende Fragter gaar i deres Favor, og de kan paa den Maade i en heldig Sæson erhverve sig Ry som paalidelige Mæglere. Naar imidlertid Fragterne gaar dem imod, saa unnlader de ganske at opfylde sine Forpligtelser og lader simpelthen det Skib, som de har befragtet, i Stikken. Man kan naturligvis gaa frem ad Rettens Vej mod dem, men det er langvarigt og kostbart, og en Dom har liden Betydning, naar den dømt ikke ejer noget. Konsulen tilføjer, at der for Resten ikke er Mangel paa ansvarlige og respektable Skibsmæglere i Patras, og at Redere, som ønsker at være sikrede, blot har at forhøre sig hos Konsulatet.

Vi har ment at burde nævne dette, fordi vi desværre selv har haft Erfaring for, at den britiske Konsuls Advarsler er vel grundede.

Vi har netop for Tiden med en saadan Sag at gøre, hvor et Firma i Patras sluttede en Damper, men nægtede at opfylde Certepartiet, da Damperen kom til Calamata for at faa Last. Vi forbeholder os senere at opgive Navne, hvis det skulde vise sig at blive nødvendigt.

(Nordisk Skibsrederforenings Cirkulære).

## Fartøjerne i vore Dampskibe.

Fra en Dampskibsfører have vi modtaget følgende:

Naar man vil sammenligne de Dampskibe, der bygges nu, med dem, der bleve byggede for en 30 Aar siden, saa er der meget, der berettiger til at sige, at de ikke har stort andet tilfælles end en stor Skorsten et eller andet Sted midt i Skibet. Skrog og Rigning bygges ellers efter saa forskellige Principper, at det vistnok er vanskeligt for ikke særlig Sagkyndige at finde ud af, at Hensigten er den samme med dem. Ser man et nyt og et gammelt Dampskib ved Siden af hinanden, vil den store Forskel i Rigningen straks blive iøjnefaldende. Selv om den gamle Damper er saa moderniseret, at Ræerne er pillet ned af den, saa vil den dog endnu have saa meget overflødig Rejsning tilbage, at den nærmest kan sammenlignes med et Løvtræ i Stormvej. I den moderne Damper derimod er det let at opdage, at Økonomi er Tidens Løsen; der er ikke anskaffet mere Rigning end højst nødvendig og derved bliver det mulig at bearbejde den med mindre Mandskab, og det bliver lettere at drive den op mod Søen, fordi der ikke er ret meget til at gøre Modstand mod Vinden.

Det er ikke faa Genstande, man i moderne Dampere enten helt har afskaffet, eller de ere afløste af langt billigere Hjælpeidler; her kan saaledes nævnes de svære Rejsninger med tilhørende Ræer, løbende Tovværk, Blokke o. s. v. De svære Ankerdavid med tilhørende Gier ere enten afløste af praktiske Kraner, eller de ere blevne overflødige ved at anvende Ankere, som kan hives ind i Klyset, og saaledes kan der fortsættes indtil de ubetydeligste Ting, og omtrent det eneste, der i Tidens Løb ingen Forandring eller Forbedring er foretaget ved, det er Maaden, hvorpaa Baadene anbringes og sættes ud og ind.

Det er vist meget længe siden, at det i Dampere blev almindelig at anbringe Baadene under Davider, saaledes at de alle kunne sættes i Vandet paa en Gang; ved denne Placering er der hidtil ikke foretaget nogen anden Forandring, end at Daviderne nu ofte gøres betydelig længere end tidligere, for at skaffe Baadene saa højt til Vejrs, at man kan gaa under dem.

Man kan vel ikke tænke sig det Tilfælde, at der i en Damper er saa lidt Mandskab paa Dækket, at de ikke kan sætte de største Baade i Vandet, naar de har Taljer og Tid nok til deres Raadighed, men skal Redningsbaaden sættes ud under vanskelige Forhold og i en Fart, saa siger den sunde Fornuft, at det Mandskab, der er paa Dækket af en moderne Tramp paa godt 500 reg. Ton er lidt nok til at tumle en sværbygget Baad, der er 26' lang og 7' bred; bortset fra alle andre Hensyn, bør dette Forhold være tilstrækkeligt som Bevis for, at det er en Nødvendighed, at der enten anvendes mekaniske Hjælpeapparater til de største Baades Betjening, eller ogsaa bør det tillades, at der kan afviges saa meget fra de lovbefalede Dimensioner, at Baadene ikke blive større, end at Mandskabet med Lethed kan magte dem. Som en yderligere anbefaling for Sagen kan anføres, at alle de Dampskibe, der nu bygges, ere forsynede med saa mange Forbedringer, at de ikke tilnærmelsesvis behøve saa stort Mandskab, som der i Almindelighed blev regnet med, da Loven af 24de Marts 1875 blev vedtaget.

Set fra et teoretisk Standpunkt, kan det vel ikke nægtes, at det tager sig godt ud, at samtlige Baade al Tid ere klare til øjeblikkelig Brug, og ej heller kan nogen fragaa, at de lange Davider og Baadenes Placering ofte pynte meget paa de moderne Dampere alt andet end fine Linier.

Set fra et praktisk Standpunkt, er imidlertid hverken Baadenes Plads eller Tilbehør særlig heldig; de lange, svære Davider ere kostbare at anskaffe, de er heller ikke billige at reparere, og paa Grund af at de staa saa nær Skibssiden, blive de let beskadigede under Manøvre i Havn;

tillige med Taljerne gør de desuden megen Modstand imod Vinden, og frembringer derved en konstant Udgift til Brændsel, naar der sejles op imod stiv Kuling. Endvidere give Daviderne en betydelig bowen (over) Vægt, som det vilde være fordelagtigt at være fritaget for, naar Skibene blive overisede og naar der sejles med Dækslast.

For at Daviderne kan bringe Baadene op og ned fra af Skibssiden, maa begge Dele anbringes saa langt ude i Borde som mulig, og derved er Baadene ogsaa meget udsatte for at blive beskadigede under Manøvre i Havn, og til med er de der mere udsatte for at blive knuste af Søen, end de vilde være, naar de stode længere fra Skibssiden.

Det er ikke Meningen hermed at fastslaa, at Baadsdavid kan undværes overalt, navnlig ikke i ældre Skibe, men kun, at de i nogle Dampere kan afløses af billigere og hensigtsmæssigere Apparater; her kan saaledes henvises til, at det mange Steder er muligt at anbringe Baadene ved Siden af hinanden, f. Eks. over Maskinskyllighed, og da at skifte dem ved Hjælp af en Kran eller Bom, anbragt paa Skorstenen eller en Mast efter Forholdene, eller dersom det er nødvendigt at sætte en Baad foran en anden, da ved at anbringe en Kran mellem dem efter samme Fremgangsmaade, som nu Ankerdavid anvendes. Ved at afbenytte en Bom eller Kran vil det blive mnlig at hejse og fire Baadene ved Hjælp af en Jerntrøse og et lille Haandspil.

Bestemmelserne om hvor mange og hvor store Baadene skal være i Dampskibe indeholdes i Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet med Dampfartøjer af 28de Juni 1875, i Henhold til Lov af 24de Marts s. A. I denne Bekendtgørelse § 10 hedder det:

Ethvert Passagerdampskib, der er forsynet med Dæk, skal være udrustet med Baade i følgende Omfang: f. Eks. Skibe over 500 Reg. Ton og ikke over 800 R. T. 4 Baade:

dcræf 1 Baad 18 Fod lang 5 Fod 6 Tommer bred.				
— 2 " 24	—	6 " 6	—	
— 1 " 26	—	7 " "	—	

Endvidere tilføjes: Afvigelser i Fartøjernes Dimensioner kunne indrømmes af Synsmændene, saafremt en tilsvarende Bæreevne er til Stede.

Da der ingen Steder er Tale om Baadens Dybde, kan det være interessant at vide, hvorledes Synsmændene stille dem til Bæreevnen, og det kan vist være et Spørgsmaal, om de er berettiget til at kassere fladbundede Pramme, naar disse opfylde de ovenfor nævnte Betingelser med Hensyn til Længde og Bredde. I ethvert Tilfælde er Bæreevnen imaginær, og saa længe der ikke bliver taget Forholdsregler derimod, tvinges Rederne til at anskaffe større Baade end nødvendig, da de i modsat Tilfælde ere udsatte for at Synsmændene kassere dem.

I England er man i denne Sag ligesom i alle andre maritime Spørgsmaal et Stykke forud for Danmark. For ikke at bebyrde Rederierne med større Udgifter end højst nødvendigt, er de forskelligt Skibe inddelte i Klasser efter den Fart, de ere bestemte til, samtidig med at der bliver taget specielle Hensyn til, om Fartøjerne ere bestemte til Fragt eller Passagerfart, og til om det er Sejl- eller Dampskibe.

For at anstille en Sammenligning imellem Fordringerne til Baadene i de to Lande, skal her t. Eks. anføres, at der i England i Emigrantskibe — første Klasses Passagerdampskibe i oversøisk Fart — findes, naar Skibene ere

500 R. T. og under 600 R. T. mindst 3 Baade med ialt 600 Kub. Fod				
600 " — 700 " — 3 " — 700 "				
700 " — 800 " — 4 " — 800 "				
800 " — 900 " — 4 " — 900 "				

Maalene er efter det Stirlingske System. Paa Opfordring kan mindre Baads-Omfang tillades: dog ikke under 10 Kub. Fod for hver voksen Persom ombord.

Skal Baadene til de danske Dampskibe bygges efter samme Princip som almindelige Skibsbaade, vil de Størrelser,

der ifølge Loven skal anvendes i Skibe mellem 500 og 800 R. T. omtrent svare til 900 Kub. Fod. Det er altsaa de danske Rederes Pligt at anskaffe og vedligeholde lige saa meget Baads-Omfang til en Damper paa godt 500 R. T., som Engelskmændene kan slippe med i en lignende paa 900 R. T.; samtidig bør det vel ogsaa forudsættes, at Mandskabet er lige stort i begge Skibene.

Ved at gennemlæse den danske Lov, faar man nærmest Indtrykket af, at der kun har været tænkt paa at anvende Dampskibe i Passagerfart den Gang Loven blev vedtaget, kun i en Paragraf (Lov af 24/3 75 § 15) omtales udenrigske Dampskibe; men det er ikke en Gang afgjort, at der dermed menes Fragtdampere i Udenrigsfart, og forøvrigt er Bestemmelserne deri saa vage, at det hele kommer til at bero paa Synsmændenes Skøn; og der er ingen Garanti for, at disse Skøn alle Tider vil frembringe det samme Resultat.

For Fragtdampere i oversøisk Fart fordrer den engelske Lov, at der paa hver Side af Skibet skal være saa mange eller saa store Baade, at de kan rumme hele Mandskabet; efter 10 Kub. Fod Baads-Omfang for hver Person. Endvidere, at der paa den ene Side er en synkefri Baad, og paa den anden Side en, der tildels er synkefri. I Henhold dertil er det altsaa tilstrækkeligt til en Fragtdamper paa 700 R. T. og 17 Mands Besætning, at anskaffe 2 Baade, hver med omtrent følgende Dimensioner  $21' \times 5' 6'' \times 2' 6'' = 173$  Kub. Fod.

Selv om Udgifterne til Baade ikke er særlig store i Forhold til Værdien af en Damper, saa er det dog af Interesse, at de danske Rederier ikke bebyrdes med større Udgifter end Konkurrenterne i Udlandet, og ligeledes er det af Betydning, at Skibene ikke sejle med en større uproduktiv Vægt end højst nødvendig.

P. J.

## En interessant Dom i en Assurancesag

har den tyske Rigsret afgivet i en Proces, der var opstaaet ved en Kollision, som Dampskibet »Lydia«, tilhørende det tyske Dampskibs Rederi i Hamburg, havde havt. Denne Dom er allerede afsagt d. 23. September f. A., men er først sendt til Parterne d. 6. Marts d. A., altsaa næsten et halvt Aar efter, hvilket atter er et Bevis paa, hvor Forretningsgangen i den tyske Højesteret er langsom.

Den omtalte Kollision fandt allerede Sted i Aaret 1891 udfor Singapore. »Lydia« paasejlede der et engelsk Dampskib »Asama«, hvorved opstod en Skade paa over 80,000 Rmk. Rederiets Agenter i Singapore telegraferede straks til Hamburg for at forhindre Beslaglæggelse af Lydia, som alene havde Skyld i Sammenstødet; Rederiet svarede, efter Konference med Assurandører, med følgende Ord: »Arrange Asamas claim chapest.« Derpaa blev Summen betalt, og den hele Skade, inklusive Lydias egen Skade, fordelt i Havarigrosse, hvorved der paa Lydias Kasko faldt en Sum stor 140.000 Rmk. = omtrent 60% af Forsikringsværdien. Rederiet fordrer dette Beløb af Assurandørerne, hos hvem de havde forsikret Lydias Kasko; disse betalte ogsaa Størsteparten, men afkortede et Beløb af 22.000 Rmk. af følgende Grunde:

Assurandørerne have kun at erstatte den Skade, som blev tilføjet selve den forsikrede Genstand. En Undtagelse gælder dog i Kollisionstilfælde. Når den forsikrede Genstand hæfter for Kollisionsskade paa tredje Genstand, naar f. Eks. det forsikrede Skib har paasejlet et andet og derved er bleven erstatningspligtigt, maa Assurandørerne ogsaa erstatte den Forsikrede denne indirekte Skade. Nu hæfter i Kollisions Tilfælde Rederen med sin saakaldte »fortune de mer«, det vil sige Skib og Fragt; derfor maa saavel Fragtens som Kaskoens Assurandører i Fælling bære den indirekte Kollisionsskade. Dette mente i dette Tilfælde

ogsaa Lydias Assurandører og tilbageholdt derfor det Beløb, som i Følge deres Beregning skulde falde paa Fragten.

Rederiet stillede sig imidlertid i første Linie paa det Standpunkt, at Assurandørerne ved at være enige med Ordlyden i hirt Telegram havde anerkendt, at Skaden helt og holdent gik paa deres Regning. Denne Betydning formaaede hverken Landsoverretten eller Rigsretten at tillægge Depechen, saaledes at det nu kom an paa en saglig Prøvelse af Spørgsmaalet, hvorvidt en Del af Skaden skulde regnes paa Fragten. Spørgsmaalet blev navnlig vanskeligt derved, at Fragten allerede var forudbetalt, og tilmed med den saa ofte benyttede Klausul, at Rederiet skulde beholde den ubeskaaren, hvad enten Skibet naaede sit Bestemmelsessted eller ej. Fragten var altsaa forsaavidt aldeles ikke udsat for Søfare og kunde ifølge de bestaaende Grundsætninger ikke blive forsikret og Rederiet maatte saaledes selv bære Skaden op til Fragteløbets Højde.

Landsoverretten udtalte som sin Mening, at det Faktum, at Rederiet ikke havde tegnet Forsikring paa Fragten og ifølge den tilstedeværende Praxis aldeles ikke havde kunnet tegne saadan Forsikring, intet ændrede ved Sagen, Rederiet blev da blot at betragte som Selvforsikrer. Men Fragten hæftede ogsaa overfor den ved Kollisionen beskadigede Trediemand, selv om den definitivt var bleven forudbetalt, da Rederen, forsaavidt han havde inddraget den, selv havde maattet indestaa for Beløbet. Fragten var altsaa ogsaa ved definitivt Forudbetaling forsaavidt udsat for Søfare, som Rederen med sit Beløb hæftede for Kollisions-skaden. Kasko og Fragt — ligegyldigt om forudbetalt eller ej — ere forenede Rederens »fortune de mer« — hver for sig hæftende andelsvis for Kollisions-skaden, Kasko-assurandøren altsaa kun med den Kvotadel, som Kaskoen deltager med. Paa Grund af denne Skibsformuens Enhed var det ogsaa ligegyldigt, om den tredje Beskadigede holdt sig til den ene eller den anden af Værdierne. Naar Trediemand altsaa i konkret Tilfælde udelukkende søgte at opnaa sin Godtgørelse hos Skibet, saa hæftede dog ikke Skibets Assurandører alene, thi da formindskes den hele Skibsformue og ikke alene den ansvarliggjorte Del af den samlede Værdi. Dette maa saa meget mere gælde, naar Rederen, som her, betaler frivilligt, altsaa hvor kun en Beslaglæggelse af Skibet har truet det, men ej er bleven udført.

Rigsretten slutter sig i disse Overvejelser fuldstændig til Landsoverretten. Derimod afviger den fra denne i Beregningen af Kvotadelen for Skib og Fragt. Landsoverretten havde antaget, at Skaden var at fordele forholdsmæssig over Lydias Værdi ved Rejsens Begyndelse i Forhold til den virkelig tjente Nettofragt. Her indtager Rigsretten et andet Standpunkt og opstiller med overmaade indgaaende Overvejelser en andet for Rederiet meget ugunstigere Beregning. Rederiet hæfter ligeover for Trediemand ifølge tysk Ret \*) med Skib og Fragt, og er saaledes interesseret med den Værdi, som disse (Skib og Fragt) havde efter Kollisionen, Skibet hæfter af den Aarsag kun med den Værdi, som den havde efter Kollisionen, Fragten derimod bliver at ansætte med den fulde Bruttofragt. Til den for Søfare udsatte »fortune de mer« hører ikke alene den efter Dækning af Udlægene tilbageblevne rene Gevinst — Nettofragten — men ogsaa det Beløb, der er bestemt til Dækning af disse Udlæg. Kun efter denne Metode bliver en forholdsmæssig Fordeling af den indirekte Kollisionsskade mulig med begge Assurandørernes Interesse for Øje.

For efter dette Princip at fordele den opstaaede Skade mellem Rederiet og Assurandørerne af Skibet, tilgæviser Rigsretten Sagen til Landsoverretten. De i Dommen antydede Overvejelser over de Tilfælde, hvor et ikke tysk Skib har stiftet Skaden, og hvor altsaa andre Regler ere anvendelige overfor Rederens Ansvar (saaledes f. Eks. i England, hvor Rederen hæfter med et bestemt Beløb pr. Ton) maa her stilles i Bero.

\*) hvilket stemmer med dansk Ret efter Søløven.



## Skibsfarten paa Archangelsk.

Fra Archangelsk skriver vor Korrespondent d. 14/26 April:

Da den forløbne Vinter har været ualmindelig mild, er Dvinaflodens Isdække meget tyndt, hvilket i Forbindelse med et mildt Vaarvejr, der nu om Dagene kun afbrydes af lidt Morgenkulde, spaa Dvinaflodens snarlig forestaaende Isløsning, og som Følge heraf en tidlig Aabning af Aarets Skibsfart paa Archangelsk. Denne Formodning bestyrkes af Beretninger fra Folk, som færdes ved Hvidehavets Kyster, om gunstige Isforhold dersteds; thi der skal i Vinter være forholdsvis lidt Is i Hvidehavet.

Imidlertid vil jeg ikke undlade at meddele »Dansk Søfartstidendes« Læsere, at man som Regel regner at der medgaar ca. 3 Uger efter Dvinaflodens Opgang ved Archangelsk og til at en fareløs Passage gennem Hvidehavet er aaben. Om Dvinaflodens Opgang hersteds skal jeg derfor tillade mig at telegrafere til Dansk Søfartstidende, for at Skibe, der ere befragtede hertil, kan have noget at rette sig efter.

Den 7. ds. telegraferer derefter vor Korrespondent til os: Dvina aabnede Archangel Søndag 6. Maj.

## Søulykker i Marts Maaned 1894.

(Efter Meddelelse fra Bureau Veritas).

### Sejlskibe.

10 amerikanske, 1 australsk, 18 britiske, 1 hollandsk, 2 franske, 8 tyske, 3 græske, 2 italienske, 8 norske, 2 russiske, 2 svenske, ialt 57.

### Dampskibe.

10 britiske, 2 tyske, ialt 12.

### Aarsager til Forlisene.

#### Sejlskibe.

Stranding 32, Kollision 3, Ild 2, Grundstødning 6, Forladte 6, Kondemnation 5, Borteblevne 3, ialt 57.

#### Dampskibe.

Stranding 6, Kollision 3, Forladte 1, Borteblevne 2, ialt 12.

## Fra Sø og Land.

### Ny Lov om Redningsredskaber ombord i engelske Skibe.

I 1890 fastsatte det engelske B. of T. ved et specielt Reglement det Antal Baade og andre Redningsredskaber, som Skibene skulde føre, — alt efter Tonnage og den Fart, hvori de anvendtes. Ligeledes udnævntes en fast Komite, der skulde have Tilsyn med Haandhævelse af Reglementet samt indberette om sammes Hensigtsmæssighed. Resultatet heraf er, at de hidtil gældende Regler har undergaaet en Forandring, som mere eller mindre berører den hele britiske Handelsmarine, og som skal træde i Kraft den 1ste Juni. Forandringen bestaar fornemmelig i en Omordning af de Klasser, hvori Skibene ere delte, ligeledes er det overladt til B. of T. at reducere Fordringerne ligeover for smaa Skibe, som ikke føre Passagerer. Alle Skibe inddeles i 19 Klasser for, saavidt muligt, at tage Hensyn til alle de Typer, hvoraf den britiske Handelsflaade bestaar. Reglerne indeholder saaledes Bestemmelser for alle Skibe fra de store Oceanbaade og til den mindste Slæbebaad eller Lægter.

Med Hensyn til den Fart, hvori Skibene anvendes, inde-

holder Reglerne ogsaa Bestemmelser, som saaledes er forskellige for Kystfart og anden Fart. Ligeledes er Antallet af Redningsredskaber ombord i Passagerbaade, saasom Livbelter, Flaader, Bøjer etc. blevet forøget. Til Trods for Indvendinger fra enkelte Skibsredere, som paastaar, at der ikke er nogen Trang til saa strenge Forskrifter for Redningsredskaber ombord i Skibene, maa det dog siges, at de ny Regler er langt bedre end de, som i de sidste 4 Aar har været i Brug, (»Sh. Gaz«).

Kaptajn i Flaaden Trolle har modtaget Hverv som Dommer i Fiskeriafdelingen ved Landmandsforsamlingen i Randers i Slutningen af Juni d. A.

Lars Kruses Mindesmærke. Til et Mindesmærke for Lars Kruse er hidtil indkommet ialt c. Kr. 1250. Bidrag modtages fremdeles paa den almindelige danske Skibsførerforenings Kontor, St. Annæ Plads 13, samt af dette Blads Redaktion.

Af Ladningen af den ved Løkken strandede Skonnert »Alexander« af Memel, som var paa Rejse fra Hjemstedet til Aloa, er hjerget 33,000 Stk. Egepibestaver etc., som sælges ved Auktion paa Onsdag.

Dampskibet Thyra, Kapt. Garde, har paa sin sidste Rejse anløbet alle de islandske Stationer og ikke mødt nogen Is.

Dampskibsselskabet Vordingborg har solgt Skruedampskibet Vordingborg til et Partrederi i Kjøbenhavn.

### Bølgedæmpning ved Olie.

I dette Blads Nr. 25 for 16de Marts henledte vi gennem en udførlig Anmeldelse vore Læseres Opmærksomhed paa den af Dr. M. M. Richter udgivne Bog »die Lehre von der Wellenberuhigung«. I sidste Nummer af »Hansa« findes følgende Meddelelse om et Forsøg, der er foretaget med Dr. Richters Bølgeolie:

Af Kommandit-Selskabet George Porges & Co. i Hamburg blev der forrige Søndag foranstaltet en Udflugt pr. Damper til Stade for at foretage Forsøg med Dr. Richters Patent-Bølgeolie. Adskillige Kemikere og Kaptajner, Overhavnemesteren, Kaptajn Marxen som Delegeret fra Selskabet for Handel og Skibsfart, Formanden for den tyske nautiske Forening, Hr. Dir. Mathiessen og flere Repræsentanter for Pressen deltog i Udflugten. Nedenfor Schulau, hvor en frisk Norvestvind fremkaldte en livlig Søgang, fik man Lejlighed til at anstille talrige sammenlignende Eksperimenter med mer og mindre oliesyreholdige Olier saavel som med Sæbevand. Det i det hele fuldstændig vellykkede Forsøg bar utvivlsomt Vidnesbyrd om, at Dr. Richter med sin Paastand om, at Oliesyren er det virksomste Middel til Bølgedæmpning, har truffet det rigtige. Saaledes viste det sig, at olieholdigt Sæbevand havde en dæmpende Virkning, medens Stearin- og Palmitinsæbe ikke gav noget Resultat. De meget interessante Eksperimenter, der blev særlig belærende ved Dr. Richters's Forklaringer, fandt fra alle Sider fuld Anerkendelse.

I Wilhelmshaven blev i forrige Uge den engelske Fiske-damper »Blue Jacket« belagt med Arrest. Den blev af en tysk Torpedobaad truffet paa Fiskeri indenfor Tremilegrænsen og opbragt. (Hansa).

Kryolithselskabets Dampskib »Fox II«, Olsen, afgik i Tirsdags til Ivigtut i Grønland.

Søfarten er nu aaben paa Ny Carleby, Jacobstad, Gl. Carleby, Brahestad og Uleåborg.

## Fiskeri-Statistik. Frederikshavn.

Marts 1894.

	Pd. Rødspætter Indlandet.	Pd. Rødspætter Udlandet	Pd. Pigvar. Pd. Tunge. Pd. Sletvar. Pd Issing.	Kuller. Snese à 1 Kr.	Pd. Torsk à 8 Ø.	Pd. Stenbid. Stk. à 15 Ø.	Stkr. Østers.	Pd. fersk Sild à 2 Ø.	Pd. Hummer à 1 Kr. 50 Ø.
<b>A. Fra danske Fiskekuttere er indbragt og atter afsendt:</b>									
pr. Jernbane til Indlandet	124,150								
pr. Kvase til Kbhvn.	200,000								
pr. Jernbane til Udlandet		59,400							
pr. Dampskib til Kjøbenhavn	800								
pr. Dampskib til Norge		23,700							
pr. Dampskib til Gøteborg		47,300							
pr. Kvase til Norge		46,100							
pr. Dæksbaad til Sverrig		10,000							
Af Baade til stedligt Forbrug									
» Kutterne Prins Valdemar og Prinsesse Marie fra Nordsøen				500	4000	1500			
							40,400		
							Værdi c. 2100 Kr.		
<b>B. Fra fremmede Fangstpladser er indbragt og atter afsendt:</b>									
pr. Dampskib fra svenske Skærgaard og forbrugt i Indlandet								660,200	
pr. Dampskib fra Gøteborg og overlosset i Jernbanevogn til Tyskland								57,100	
Til Forhandling herfra Byen									12,000
pr. Dpsk. fra Vestnorge do. - Østnorge									250
pr. Kvase fra Sverrig									1200
Til Udlandet pr. Dampskib fra Vestnorge, her omlosset i Jernbanevogn									15,750

Da Vejrliget i Maanedens sidste Halvdel blev af rolig Karakter, forsøgte Kutterne Fiskeri paa Vestkysten, et Forsøg, der faldt ualmindelig heldigt ud, den betydlige Stigning i Tallet af Pd. Rødspætter viser jo dette klart, skønt det, som sagt, kun var Fiskeriet i Maanedens sidste Halvdel, der gav tilfredsstillende Udbytte. Tungefiskeriet snavel som Fangst af anden Fladfisk har været betydningsløst. Tilførselen af Sild ophørte midt i Maanedens, Priserne holdt sig uforandrede ligetil Tilførselens Ophør, hvilket ikke er almindeligt, men det har sin Aarsag i, at der i Aar paa Slutningen af Saisonen har været ualmindelig rigelig med Sild i Skærgaarden.

Prisfaldet i Hummer indtraf desværre temmelig pludseligt, hvorved herværende Eksportører, der havde større Lagre, led ikke ringe Tab; som man ser, tilføres der ogsaa nu Hummer fra Sverrig og Østnorge, og Tilførselen bliver snart almindelig fra disse Steder.

Kutterfiskeriet er i Marts dreven af c. 80 Kuttere, hvoraf dog c. 10 Skagkuttere kun have fisket i den sidste Uge i Maanedens.

## Havarier, Forlis m. m.

Bark »Gimle« af Arendal, Jensen, fra Newcastle med Kul, blev, da det laa tilankers ved Hornbæk, paasejlet af Dampskibet »Orion« af Helsingfors. »Gimle«, der led betydelig ovenborøs Skade, blev bugseret ind paa Helsingørs Red af Orion.

Dampskibet »Eeta«, Robert, af Liverpool, fra Hjemstedet til Norikøping med Stykgods, er sunket lidt vest for Saltholmen, efter at have været grundstødt paa »Ryggen«; lidt af Skorstenen og Masterne ragede op over Vandet. Besætningen, 17 Mand, bjergedes af Lodsbaaden fra Kjøbenhavn, hvorfra den bragtes ombord i Bjergningsdampskibet »Kattegat«, som landsatte den paa Toldboden. Bjergningen af Skibet er opgivet, da Tætning er umulig. Ladningens Bjergning vil vistnok tage længere Tid, da der ombord i Vraget findes værdifulde Ting, bl. a. c. 40 Tons rødt Kobber i Blokke. Vragets øverste Del bliver bortsprængt, for at faa den fornødne Dybde for Sejladsen.

Dampskibet »Garlett«, Wester, af Dundee, fra Blyth til Kronstadt, ilandsatte i Tirsdags i Helsingør 3 Mand af Besætningen fra Dampskibet »Ashbourn« af Sunderland, som den 6te ds. sank i Nordsøen under en meget haard Storm. De øvrige 19 Mand af Besætningen bjergedes af en engelsk Fisker. »Ashbourn« var paa Rejse fra England til Kronstadt med Kul.

Indløbet til Havnen i Dunkerque er spærret af en sunken Damper og det var i Mandags ubestemt, hvornaar det blev passabelt. Blandt Dampere, der laa paa Reden og ventede, var Det forenede Dampskibs Selskabs »Dagmar«.

## Skibsefterretninger.

## Dampskibe.

## Det forenede Dampskibsselskab.

Alexander III, Rabe, ankom 30. April til Antwerpen, bestemt til Havre, Levanten og Sortehavet. — A. N. Hansen, Thidemann, afgik 6. Maj fra Cadix, bestemt til Kbhvn. og St. Petersburg. — Antwerpen. Caroc, passerede Quessant 8. Maj, bestemt til Tunis, Piræus, Tyrkiet og det sydlige Rusland. — Baron Stjernblad, Michelsen, ankom 7. Maj til St. Petersburg, bestemt til Kbhvn. og Italien. — Castor, Kruse, ankom 1. Maj til Antwerpen, bestemt til Kbhvn. og St. Petersburg. —

Chr. Broberg, Gøtsche, afgik 9. Maj fra Genua, bestemt til Marseille og Spanien. — Dagmar, Hansen, ankom 8. Maj til Dunkerque, bestemt til Cardiff, Marseille og Spanien. — Douro, Brabrand, afgik 9. Maj fra Dartmouth, bestemt til Kbhvn. og Østersøen. — Georgios I., Rohde, ankom 5. Maj til St. Petersburg, bestemt til Kbhvn., Antwerpen, Levanten og Sortehavet. — J. C. Jacobsen, Béch, ankom 8. Maj til Messina, bestemt til Oran. — Kiew, Rasmussen, ankom 6. Maj til Antwerpen, bestemt til Kbhvn. og St. Petersburg. — Kursk, de V. Staal, afgik 8. Maj fra Kbhvn., bestemt til St. Petersburg. — Leopold II, Jespersen, afgik 6. Maj fra Algier, bestemt til Antwerpen, Kbhvn. og St. Petersburg. — L. P. Holmblad, Ingerslev, ankom 6. Maj til Constantinopel, bestemt til Sevastopol og Odessa. — Botnia, Holm, afgik 9. Maj fra Kbhvn., bestemt til Hango. — O. B. Suhr, Koch, afgik 8. Maj fra Kbhvn., bestemt til Newcastle og Spanien. — Omsk, Kihl, afgik 9. Maj fra Batum, bestemt til Novorossisk, Sevastopol og Odessa. — Tejo, Fenger, ankom 7. Maj til Lissabon, bestemt til Bordeaux. — Ceres, Svensson, ankom 7. Maj til Bordeaux, bestemt til La Rochelle, Kbhvn. og Østersøen. — Tomsk, Petersen, afgik 8. Maj fra Algier, bestemt til Antwerpen, Aarhus, Kbhvn. og St. Petersburg. — Vesuv, Gæde, passerede Dover 2. Maj, bestemt til Barcelona, Livorno, Genua, Neapel og Sicilien. — Viking, Jørgensen, ankom 8. Maj til Kbhvn., bestemt til St. Petersburg.

Constantin, J. V. Fenger, afgik 10. Maj fra Kjøbenhavn, bestemt til Newcastle. — Esbern Snare, S. C. Holm, afgik 8. Maj fra Newcastle, bestemt til Odense. — Esbjerg, C. Bentzen, afgik 8. Maj fra Leith, bestemt til Kbhvn. — Georg, J. Nielsen, afgik 9. Maj fra Newcastle, bestemt til Kjøbenhavn. — Knuthenborg, C. S. Hansen, afgik 10. Maj fra Odense, bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Kronen, P. Petersen, afgik 9. Maj fra Nykjøbing F., bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Storebelt, A. Güllich, afgik 8. Maj fra Newcastle, bestemt til Nakskov. — Union, C. N. Bloch, afgik 9. Maj fra Odense, bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg. — Vesta, Corfitzen, afgik 8. Maj fra Grimsby, bestemt til Malmø.

Anglo Dane, Th. Petersen, afgik 6. Maj fra Antwerpen, bestemt til Kjøbenhavn og Libau. — Axelhuus, B. J. Goll, afgik 7. Maj fra Thronhjelm, bestemt til Kbhvn. og Stettin. —

Bergenhuus, Jørgensen, afgik 9. Maj fra Kbhvn. bestemt til Riga. — Charkow, Norden, ankom 8. Maj til Libau, bestemt til Hull. — Christian IX, P. Møllerup, ankom 9. Maj til Kbhvn., bestemt til Königsberg. — Christianssund, Jensen, ankom 8. Maj til Stettin, bestemt til Kbhvn. og Vest Norge. — Frederik, J. Harboe, ankom 7. Maj til Pillau, bestemt til Hull. — Jolantha, S. Hansen, afgik 8. Maj fra Kjøbenhavn, bestemt til London. — Kasan, Thomsen, ankom 7. Maj til Kbhvn., bestemt til London. — Laura, P. Christiansen, afgik 24. April fra Granton, bestemt til Færøerne og Island. — Libau, H. W. Andersen, ankom 5. Maj til Danzig, bestemt til Königsberg og Bremen. — Lion, C. Kromann, ankom 9. Maj til Danzig, bestemt til Randers. — Louise, E. Brabrand, ankom 6. Maj til Hull, bestemt til Kbhvn. og Königsberg. — Morsø, Lind, afgik 4. Maj fra Hamburg, bestemt til Danzig. — Moskov, J. Petersen, ankom 7. Maj til Antwerpen, bestemt til Kbhvn. og Riga. — Nishnij Novgorod, J. Harder, ankom 7. Maj til Riga, bestemt til Kbhvn. og Antwerpen. — Nordjylland, P. Jensen, afgik 8. Maj fra Kbhvn., bestemt til St. Petersburg. — Odin, Frisenette, afgik 8. Maj fra Kbhvn., bestemt til Danzig. — Perm, L. Christensen, ankom 7. Maj til London, bestemt til Havre, Kbhvn. og Libau. — Pregel, Egidiusen, ankom 9. Maj til Kbhvn., bestemt til Libau. — Romny, Andersen, afgik 8. Maj fra Kbhvn., bestemt til Hull. — Thyra, A. Garde, ankom 9. Maj til Kbhvn. fra Færøerne og Island, afgaar atter 17. Maj. — Tula, Paaske, ankom 7. Maj til Kbhvn. — Valdemar, F. Sørensen, ankom 9. Maj til Kbhvn., bestemt til Antwerpen. — Vendsyssel, H. P. Sørensen, ankom 9. Maj til Libau, bestemt til Kbhvn. og London. — Olga, C. Fischer, ankom 6. Maj til Hamburg, bestemt til Kbhvn. og Königsberg. — Minsk, H. Olsen, ankom 6. Maj til Helsingør (i Dok).

### Dannebrog.

Amalienborg, Olsen, ankom til Maryport 8. Maj. — Christiansborg, Ewaldsen, afgik fra Grangemouth 3. Maj til Kronstadt. — Fredensborg, van Deurs, ankom til Calais 8. Maj. — Frederiksborg, Hartmann, afgik fra Rotterdam 8. Maj til Boness. — Rosenborg, Schultz, ankom til Kronstadt 3. Maj.

### Carl, Skjold, Gorm.

Gorm, Jørgensen, afgik fra Ghent 8. Maj, ankom til Sunderland 9. Maj. — Frode, Christensen, afgik fra Blyth 27. April, ankom til Kronstadt 3. Maj. — Knud, Jørgensen, afgik fra Libau 6. Maj til Hull. — Svend, Schmidt, afgik fra Antwerpen 6. Maj til St. Petersburg. — Erik, Wrisberg, afgik fra Libau 4. Maj til Antwerpen. — Skjold, Jensen, afgik fra Newcastle 5. Maj, ankom til Swinemünde 8. Maj. — Danmark, Heintzelmann, afgik fra Blyth 5. Maj til Kronstadt. — Olaf, Risø, afgik fra Dunkerque 5. Maj, ankom til Blyth 6. Maj. — Volmer, Jørgensen, afgik fra Blyth 3. Maj, ankom til Kronstadt 9. Maj. — Dan, Kraemer, afgik fra Riga 5. Maj til Ghent. — Magnus, Aaris, afgik fra Blyth 25. April, ankom til Kronstadt 6. Maj.

### Kjøbenhavn.

Carl Hecksher, Petersen, ankom til Sundsvall 2. Maj. — Fyen, Petersen, afgik fra Methil 3. Maj til Kronstadt. — Hafnia, Andersen, ankom til Kronstadt 7. Maj. — Jylland, Starck, ankom til Grangemouth 5. Maj, afgik 7. til Kronstadt. — Russia, Rasmussen, afgik fra Helsingør 6. Maj, ankom til Hudikswall 8. Maj. — Sjælland, Hansen, afgik fra Granton 3. Maj til Kronstadt.

### Nordsøen.

England, Hansen, ankom til Kbhvn. 24. April. — Holland, Jensen, afgik fra Honfleur 8. Maj til Grangemouth. — Rusland, Schmidt, afgik fra Glasgow 4. Maj til Kbhvn. — Skotland, Albrechtsen, afgik fra Swansea 4. Maj til Limmhamn. — Tyskland, Svendsen, afgik fra Libau 8. Maj til Glasgow.

### Urania.

Urania, Callesen, afgik fra Grangemouth 8. Maj til Kbhvn.

### The anglo Dane Steam Ship Company Limited.

Swarland, Pii, afgik fra Rotterdam 8. Maj til Warkworth.

### Jydsk-Engelske Dampskibsselskab, Aarhus.

Hengest, Olsen, afgik fra Aarhus 3. Maj, ankom til Newcastle 6. Maj. — Octa, Enemark, afgik fra Gøteborg 4. Maj, ankom til Newcastle 7. Maj. — Orrik, Erichsen, ankom til Gøteborg 5. Maj fra Newcastle.

### J. Lauritzen, Esbjerg.

Nerna, Degn, afgik fra Gesle 26. April, ankom til Calais 3. Maj, afgik 7. Maj til Cardiff. — Nordsøen, Meinertz, ankom til Methil 25. April, afgik 26., ankom til Esbjerg 28., afgik 1. Maj, ankom til Methil 3., afgik 4., ankom til Esbjerg 6., afgik 8. til Newcastle.

## Sejlskibe.

### Fanø, Nordby.

Cathrine, Hansen, afgik fra Rio Janeiro 8. Maj til Cape Town. — Dorane, Jessen, afgik fra Bahia 6. April til Delavara-Breakwater. — Doris, Brodersen, ankom til Rio Janeiro 2. Maj fra Marseille. — Hainaker, Nielsen, afgik fra Lissabon 2. April til Hamburg. — Ingmar, Jørgensen, ankom til Rio Grande 30. April fra Pernambuco. — Irwine, Ankersen, passerede Beachy Head c 3. Maj. — Mærdor Brinck, ankom til Rio Grande 3. Maj fra Rumcorn. — Professor, Callesen, ankom til Santos 4. Maj fra Liverpool. — Buck, Pedersen, afgik fra Valparaiso 29. Marts til Bismarks-Øerne. — Serapis, Winther, ankom til Palmouth 8. Maj fra Buenos-Ayres. — Skonnertribriggen Karen af Nordby, Kapt. S. Thomsen af Sønderho, er i Følge Telegram fra Bremerhaven af 9. ds. sunken i Nordsøen. Mandskabet bjerget og indkommet til Bremerhaven. Kaptajnen formoder, at Skibet har stødt mod et Vrag.

### M. J. Ipsen, Rønne.

Camtoos ankom til Helsingfors 8. Maj.

### Chr. Simoni, Aalborg.

Carl, Andersen, afgik fra Kastrup 2. Maj, ankom til Skutskær 8. Maj. — Caroline Smith, Ægidiusen, ankom til Trangsund 6. Maj. — Flora, Larsen, afgik fra Nexø 2. Maj, ankom til Kotka 7. Maj. — Kirstine, Ægidiusen, afgik fra Aalborg 4. Maj til Kotka. — S. J. Lund, Petersen, ankom til Riga 6. Maj.

## Fragtberetninger.

D'Hr. Holm & Wonsild, Kjøbenhavn og Lübeck, meddele os den 8. Maj:

Fragtmarkedet er uforandret flovt og uden yvidere Omsetning; fra St. Petersburg melder man fremdeles lyse Forhaabninger om en Bedring i Fragterne, men de fleste Rederier stille sig foreløbig noget skeptiske overfor disse Forventninger og indtage tilsyneladende en afventende Holdning.

For Dampere noteres:

St. Petersburg til London 1/—, Rotterdam 1/ à 1/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> d., Amsterdam 1/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> d., Bremen By 1/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> à 1/3 d., Antwerpen Dunkirk eller Ghent 1/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> d., Rouen 1/3 à 1/6 d., Bristolkanalen 1/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> d. alt pr. 496 lbs. Hvede, til Stettin eller Lübeck 10 Rmk. pr. 2000 Kilos Rugbasis, til Dunkirk eller Ghent 18 19 frcs. pr. Ton Hør, til Dundee, Montrose eller Leith 16/ à 16/6 d. pr. Ton Hør.

Riga og Libau 10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> d., Leith 10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> à 1/, Hull, London 1/— à 1/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, Rotterdam, Antwerpen, Dunkirk eller Ghent 1/2 1/4 à 1/3 d., Rouen 1/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> d. mellem Honfleur og Bordeaux alt pr. 320 lbs. Havrebasis, til Danmark 17 M. pr. 2000 Kilos Klid, til Stettin 10/11 M. pr. 2000 Kilos Havre.

Fra de øvrige Østersøhavne ere Noteringerne uforandrede. Sejlskibe: Fragtmarkedet er fremdeles flovt og der er stadig Mangel paa Laster, nogle enkelte Befragtinger er sket af Korn; fra Finland betales 1/6 d., Østkyst London 1/9 d., Kanalen fra Sydsverrig 1/3 d., Østkyst London 1/6 d., Kanalen 1/9 à 2/—, Bristolkanalen fra Vestsverrig til Østkyst Kulhavn 10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> d., 1/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> d., Østkysten 1/3 d., London 1/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> d., Kanalen 1/6 à 1/9 d., Bristolkanalen alt pr. 336 lbs. Havre; Danzig og Haderslev betalt 40 Pf. pr. 50 Kilos Klid; Danmark, Norrkøbing eller Stockholm 4 Kroner pr. 1000 Kilos Byg.

D'Hr. N. Johansen & Dahl, Liverpool, meddele os under 5 Maj:

Der har i den forløbne Uge ingen synderlig Forandring været at spore i Fragtmarkedet.

Udfragterne vedvarende meget lave.

Saavel fra San Francisco som Vestkysten stille, ligeledes Calcutta, derimod holder La Plata sig fremdeles fast.

Raterne for Trælast fra Gulfhavnene samt Canada uforandrede.

Følgende Dampskibsaflutninger har fundet Sted;

Fra Cardiff: Port Said 6/—, Alexandria 6 3, Venedig 7/6, Caen 4/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, Honfleur, option Trouville, 4/3, Kjøbenhavn 5/6 à 5/9, Kronstad 5/6, Stettin (from Swansea) 5/— samt Rossario 11/9. Fra Newcastle: Savona 5/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> à 5/9, Malaga 7/—, Venedig 6/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> (to Lastepladse), Oporto 6/—, Bordeaux 4/6, Granville 5 3 (450 tons reg.), Esbjerg 4/6, Fredericia 4/3, Swinemünde 3/9, Memel 4 7<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, Kronstad 3/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> à 4/—.

Returfragterne stillede sig saaledes:

Rishavne 30/—.

Manilla (en Plads) til U. K. (en Plads) 28/9, Manilla (to Pladse) til U. K. (tre Pladse) 32/—, La Plata til U. K. eller Kontinentet, 4000 tons, 23/— Juli Lastning

Donau til U. K. eller Kontinentet 8,500 quarters 14/—, Rouen eller Bordeaux 14/6, Stettin 17/—  
 Sulina til Rotterdam ell. Amsterdam 10/9, begge Pladse 11/9.  
 Nicolaieff &/el. Vavaroffka, 12000 quarters, prompt, 12/—.  
 Pensacola til Greenock 102/6.  
 Söderhamn (to Pladse) til London 19/—, Planker og Bord.  
 Sundswall til London, 500 Stdrs. prompt 20/6, Planker og bord.  
 Sundswall til Papenburg, 390 stdrs 23 Mk. battens og 100 standards bord

Sejlskibe er sluttede som følger: Cardiff til Rio Janeiro 14/6, Glasgow til dito 15/6, La Plata 11/—, Swansea til San Francisco 11/6, London til Mauritius 11 —.  
 Fra Newcastle N. S. W. til Valparaiso 13 3.  
 Fra Vancouver hjem 35/ til 38/9 for Laks. Vestkysten

26/3 (Korn), dito Guano 30/—, La Plata 18/6, Parana-Floden ej ovenfor Rosario 25/— à 26/—.  
 Calcutta til U. K. eller Kontinentet 22/6.  
 Pensacola til U. K. eller Kontinentet 95 —.  
 Bayverte 42/6, Dalhausie 41 —, Shediac 43/9 etc.  
 Archangelsk til Liverpool 42/6.

**Vor Korrespondent i Newcastle o/ Tyne** meddeler os under 5. Maj:

Markedet er fremdeles flovt med uforandrede Noteringer. Af i Ugens Løb afsluttede Befragtninger nævnes:  
 Tyne, Blyth eller Wear til: Cronstadt 4/ og 3/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> (3100 t.), St. Petersburg 4/, Libau 4/, Memel 4/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, Swinemünde 3/9, Stettin 4, Wismar 4/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, Stockholm 3/9, Malmø 4/, Landskrona 3/9, Thronhjelm 4/3, Esbjerg 4/6 (600), Bilbao 3/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, Oporto 6/ (800), Malaga 7/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> à Kurs 48 d., Barcelona 7/3, noteret Kurs, 9/6 à Kurs 48 d., Marseille 5/6 (3200), Spezzia

## Efterretninger for Søfarende.

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

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

**De danske Farvande** Sommersmærkerne ere nu udlagte i de danske Farvande, og Vintermærkerne ere inddragne. Kun ved *Bakkegrunnit*, *Bornholm*, ligger Vintermærket endnu.  
**Læse S. Kattegat.** Tæt ved Vageren S. for *Silderøn* vil der i den sidste Halvdel af Maj 1894 blive rejst en midlertidig Baake til Brug for Opmaalningen i *Kattegat*.

Baaken er en Trefod; Højden over Vandet c. 12 Fod.  
**Sundet.** Den engelske Dampner »*Eeta*» er sunken i 7 Fv. Vand i den S-lige Del af *Hollanderdyb*. Masterne ere c. 10 Fod over Vandet.

Et Mærkeskib for Vrag er udlagt ved Vraget **Smaalands-Farvandet.** I Følge Indberetning fra Havneudvalget i *Nykjøbing p. F.* er der paa *Parykhage*, lige over for *Hamberger Bro*, opført 2 hvide Baaker med rød Kant, som holdte overet lede i Løbet V. om det S. for Hagen liggende *Iskjælderflak*. Den bageste Baake har Form af en Trekant med Spidsen nedad, den forreste af en Trekant med Spidsen opad, saa at de, holdte overet, danne et Timeglas.

Endvidere indberetter Havneudvalget, at den gravede *Rende* ved *Hjelms-Nakke* nu er uddybet til 18 Fod, at samme Dybde om meget kort Tid vil findes i Løbet V. om *Iskjælderflak*, og at man saaledes vil kunne paaregne 18 Fod i Sejløbet i *Guldborg-Sund* N. for *Nykjøbing*.

### Østersøen, Sundet og Lille Belt.

**Sverig. Bottniske Bugt.** I Følge Telegram af 2den Maj 1894 fra Lods-kaptajnen i *Sundsvall* er Fyrskibet »*Sydostbrotten*» den 1ste Maj afgaaet til sin Station.

**Finland. Bottniske Bugt.** Den 24de April 1894 er Fyrskibet »*Storkallegrund*» igen udlagt paa Station.

Baaken paa *Skälsten* er ødelagt. Den skal opføres igen.  
**Finske Bugt.** Den 1ste Maj 1894 er Fyrskibet »*Verkoma-tala*» igen udlagt paa Station.

### Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Tydeklund. Elben.** Den 28de Maj 1894, fra Kl. 6 til 12 Fm., afholdes Skydeøvelser fra Fort *Kugelbake* paa indtil 6<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Kml. Afstand. Skydepladsen begrænses mod N. af en Linie fra *Neuwerk* Fyrtaarn i N. 1/2 Ø. og mod S. af en Linie fra *Kugelbake* til Tønde Nr. 12. Pladsen er spærret for al Sejlads. Paa Fort *Kugelbake* hejses sort Flag og Fyrskibet »*Elbe III*» er inddraget. Dampere ligge ude for at advare. Signaler fra disse og fra Land skulle ubetinget følges.

Det røde, faste Havnefyrr, som vistest fra en Duc d'Albe ved Indløbet til *Magdeburger* Havn, er flyttet til SØ-Hjørnet af Dampskibs-Selskabet »*Kette's* Skur.

**Jade.** Farvandet V. for *Minsener Old Oog Sand*, kaldet *Minsener Balje*, er tilsandet. Afmærkningen er inddragen.

S. for dette Farvand er et Løb, som over *Neue Brack* fører fra *Jade* til Farvandet S., om *Wangeroog*, blevet afmærket med Prikker.

**Norderney.** Ved V-Enden af *Norderney* kan Farvandet *Mastgat* nu benyttes. Det er afmærket med en rød Baaketønde, mærket *Mastgat*, som Andvningstønde, og med en rød Stumpetønde, mærket A, og en sort Spidstønde mærket Nr. 1.

**Holland. Zuiderzee.** I *Zuiderzee* ere Skydeskiver udlagte paa *Amerikaan*, *Zeegat van Terschelling*, paa *Westwal* i *Oude Vlie* og paa *Nesserzand* ved Indløbet til *Vieter*.

Desuden ligger ved *Nesserzand* en rød og sort tærnet Tønde, 240 Alen fra Grunden, 53° 1' 30" N. Br. 5° 3' 54" Ø. Lgd., samt en sort og rød tærnet Tønde med Stage og Kors i Grundens Retning, 53° 1' 25" N. Br. 5° 3' 50" Ø. Lgd.

Ved *Amerikaan* ligger en grøn Tønde med rød Ballon. 53° 20' 21" N. Br. 5° 11' 2" Ø. Lgd.

Ved *Pollendam* ere Vagerne ved de undervands Forlængelser inddragne. Ved den V-lige undervands Forlængelse ligge nu 5 sorte Tønder og ved den Ø-lige undervands Forlængelse 3 sorte Tønder.

**Dybde ved Hoek van Holland.** Fra den 6te Maj 1894 er Nulpunktet for Tidevands-Signalerne ved *Hoek van Holland* 26,1 Fod, almindelig Lavvande. Dette er den mindste Dybde, som findes i 175 Alens Bredder, nemlig 95 Alen N. for og 80 Alen S. for Fyrlijnen.

I *Zuiden* er Dybden 21,7 Fod og i *Hoorn*, N. for Fyrlijnen, 20,7 Fod, almindelig Lavvande.

**Zeegat van Goeree.** I *Aardappelengat* er Dybden nu 15 Fod.

**England. Aldborough Ø.** Vraget af Dampneren »*Ancott*» er sunket Ø. for *Aldbrough*. En grøn Vragtønde er i 12 Fod Vand, Springtids Lavvande, udlagt tæt Ø. for Vraget. fra Flagstangen ved *Aldbrough* Coastguard Station i Ø. 1/4 S. og fra det S-ligste hvide Hus paa *Klinton* i NØ. t. N.

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

**Frankrig. Havre.** I Anledning af Uddybningsarbejder uden for *Havre* ere 5 hvide Tønder udlagte i følgende Retninger fra Fyret paa N.-Molens Hoved: S. 66° V., 2,100 Alen; S. 57° V., 1,350 Alen; S. 53° V., 1,350 Alen; S. 44° V., 2,170 Alen og S. 49° V., 2,360 Alen.

**England. Portsmouth.** Den indre *Swashway* Baake, som stod paa *Southsea Gommon*, den røde Baake paa SV-Enden af *Blockhouse* Fort og den sorte Baake paa *Gosport* Fort ere borttagne. Ledemærker for at gaa over *Spit Sand* ind i Havnen ere:

1. Taarnet paa Officerboligen tæt ved *Fitzclarence* Monument overet med den sorte og hvide Baake paa *Southsea Beach* i N. 14° V. leder over Barren.
2. *Trinity* Kirketaarn i *Gosport* overet med SV-Hjørnet af den høje Del af *Blockhouse* Fort i N. 46° V. leder i det dybeste Vand over *Portsmouth* Inderbarre.
3. *St. Jades* Spir paa Yacht Club Huset overet med Huset til Redningshaaden i N. 49° Ø. leder over *Spit Sand* gennem *Swashway* i det dybeste Vand.

**Irlands S.-kyst. Kinsale Harbour.** I *Kinsale Harbour* er den N-ligste sorte Tønde ved Grunden N. for *Blockhouse-Point* flyttet NV. hen, og ligger nu 4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Kbl. S. 86° V. fra *Ardrack* Kirke og i N. 6° Ø. fra den V-lige Bastion paa *Fort James*. 51° 42' 15" N. Br. 8° 30' 45" V. Lgd.

Den NØ-lige sorte Tønde ved samme Grund er flyttet NØ. hen, og ligger nu 2<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Kbl. S. 74° V. fra *Ardrack* Kirke og i N. 5° Ø. fra *Blockhouse Point*.

Tønden, som laa 1<sup>3</sup>/<sub>4</sub> Kbl. S. 33° Ø. fra *Blockhouse Point*, er inddragen.

*Fairyfield Cottage*, der stod S. for *Ardrack* Kirke, er nedreven.

*Ardrack* Kirke overet med den SV-lige Bastion paa *Fort Charles* i N. 5° V. leder over Barren i 15 Fod. Vand.

### Nordlige Atlanterhav.

**Vrag m. m. i Atlanterhavet.** I *Atlanterhavet* er Vrag m. H. truffen saaledes:

5/6, Neapel 5/9, Ancona 6/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> (3500), Venedig 6/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, Malta 5/3, Constantinopel (3600) 5/3, Alexandria (3300) 5/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, Buenos Ayres 10/. Fra Firth of Forth til Cronstadt 4/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, Königsberg 5/, Mühlgraben 3/9, Swinemünde 4/, Fredericia 4/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, Malmø 4/3, Norrköping 4/3. Fra Glasgow til Cronstadt 4/9. Westerwik til London, 480 Stds., 19/6 D. B. Sundswall til London. 500 Stds., 20/6 D. B., til Rotterdam, 680 Stds., 21/6, til Papenburg, 390 Stds., M. 23. Söderhamn (2 Pladser) til London, 950 Stds., 19/ D. B. 20/ b. Skellefteå til London, 570 Stds., 22/ D. B. Uleåborg til Hartlepool, 470 Stds., 25/ D. B. Christinesad til Alloa, 290 Stds., 23/6 props. Bjørneborg til Cardiff 22/6. Rafsø til London, 600 Stds., 21/6 D. B., 24/ slatings. Narva til Zaandam 1189 Netto, 25/. Riga til Honfleur, 550 Stds., frc. 28 D. B., til Plymouth 7/, 1850 loads Sleepers, til Sharpness, 750 Stds., £ 1050, til Swansea. 400 Stds., £ 450. Archangel til London, 500 Stds., 36/ D. B., til Sharpness, 750 Stds. 38 9, 500 Stds. 40/. Nicolajeff am/ 11/6,

Bergen, Kjøbenhavn. 13/6 prompt, til Dundee eller Leith 12/, Juni. Odeesa n. c. 11 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> prompt, til Stockholm 14/ prompt. Sebastopol n. c. 11/, May—Sulina any direct 12/, til Hamburg 12/6, til Rouen 13/, til Bergen. Kjøbenhavn 13/6 Maj. Poti n. c. 12/6, Rouen 13/6, prompt. Donau any direct 13/6 og 14/ prompt, til Rotterdam 13/6, Juni. Smyrna til London eller Hull 2500 t. £ 1400. Bilbao til Carliff 4/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, til Swansea 4/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, til Tyne 5 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, til Middlesbro 5/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub>. Benisaf til Tyne 8/3, til W. Hartlepool 8/6. Spanien til U.K., 692 Netto Tons, £ 650. Spanien til London 1/3 pr. Kasse Appelsiner. Oran til London 861 Netto Tons 14/1 Esparto. Alexandria til Tyne 1.10<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, til Hull 1300 Netto Tons £ 1400.

For Sejlere kan opnaas: £ 4 til Sundswall, Söderhamn, £ 4.10/ Gefle, £ 6 c. £ 6 5 til Åbo og Wasa, £ 5 Helsingfors og Kotka, £ 4.15/ Mühlgraben og Riga, £ 6.5/ Narva, £ 5.15/ c. £ 6 for dansk Belthavn, og £ 7 c. £ 7.10/ for Isefjorden etc.

Den 21de April. 46° 28' N. Br. 6° 48' V. Lgd. En Mast, 7 Fod over Vandet, formodentlig fast i et Vrag.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine.** En rød Spirtønde Nr. 2 er udlagt 50 Alen S. for *Whale Ledge* ved det Ø-lige Indløb til *Pigeon Hill Bay*. Tønden ligger i 26 Fod Vand, fra Stagen paa *Jordans Delight* i S. 38° V. og fra *Petit Manan* Fyr i N. 2° V..

**Plymouth Harbor. Massachusetts.** Den 30te April 1894 forandres det hvide, faste Fyr paa *Duxbury Pier* til et rødt, fast Fyr.

**Absecon Inlet New Jersey.** Da Løbet over Barren ved *Absecon Inlet* har forandret sig, er den sort og hvid lodret stribede ydre Klokketønde flyttet c. 3 Kbl. NØ. hen. Den ligger nu i 20<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Fod Vand, fra *Absecon Fyr* i S. 49° Ø, fra *South Brigantine* Rednings-Station i S. 24° V. og fra den anden Tønde eller Barre-Tønden i S. 30° Ø.

**Charleston. South Carolina.** Følgende Forandringer i Afmærkningen ere foretagne i *Swash- og Main-Channel*: *Swash-Channel*. Tønde Nr. 4 og 6 ere inddragne.

Den tidligere sorte Tønde Nr. 3 er ombyttet med en rød Tønde Nr. 4, og en ny sort Tønde Nr. 3 er udlagt, fra *Charleston Fyr* i N. 68° Ø. og fra *Fort Sumter Fyr* i S. 58° Ø.

En sort Tønde Nr. 5 er udlagt, fra *Charleston Fyr* i N. 63° Ø. og fra *Fort Sumter Fyr* i S. 60° Ø.

*Fort Sumter* og *St. Philp* Ledelinie tjener nu kun til at finde Indløbet mellem Tønde Nr. 1 og Nr. 2

I *Swash-Channel* er den mindste Dybde nu 16<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Fod.

*Main-Channel*. Den røde Tønde Nr. 2 ved Indløbet er flyttet og ligger nu, fra *Charleston Fyr* i S. 34° Ø. og fra *Fort Moultrie* bageste Baake i S.

Den røde Tønde Nr. 8 ved Sammenløbet mellem *Main- og Swash-Channel* er flyttet og ligger nu, fra *Fort Sumter Fyr* i S. 58° Ø. og fra *Fort Moultrie* bageste Baake i S 13° Ø.

### Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**Spanien. Sandbanke V. for Pynt Sabinal.** En lille Sandbanke med 2 à 3 Fv Vand, paa hvilken »Greife» har stødt, ligger c. 4 Kml. V. for Pynt *Sabinal*, fra *Sabinal Fyrtaarn* i V. t. S. <sup>3</sup>/<sub>4</sub> S, fra *Torre de las Entinas* i S. t. V. <sup>1</sup>/<sub>8</sub> V. og fra *Torre del Moro* i SØ. t. Ø. <sup>3</sup>/<sub>8</sub> Ø.

**Italien. Specia-Bugt.** En Baake med Ballon paa Toppen er opført paa Ø-Enden af Grunden, som strækker sig mellem *Øen Palmeria* og Fastlandet. Baaken staar fra *Portovenere Fyr* i S. 82° Ø. fra *Palmeria Signal Station* i N. 7° V. og fra Taarnet *Scuola* i S. 88° V.

**Civita-Vecchia.** Den 1ste Maj 1894 foretages følgende Forandringer i Belysningen ved *Civita-Vecchia*:

1. Paa N.-Pynten af Yderfortet tændes et rødt, fast Fyr, der lyser over 90°, N. for Tønden ved Yderenden af Bølgebryderen, som er under Bygning. Synsvidden: 10 Kml.
2. Paa Hovedet af *Lazaret Mole* tændes et Fyr med Formærkelser, som viser hvidt Lys over det N-lige, rødt Lys over det S-lige Farvand. Synsvidden: 8 Kml.

**Tarent-Bugt.** Et elektrisk, grønt, fast Fyr er tændt paa

Yderenden af Molen, som ved *Mar Piccolo* udgaar fra Kulkajen.

**Tunis. Iles de Monastir.** NNØ. for *Iles de Monastis* ere Fiskeredskaber udlagte til en Dybde af 16 Fv. Vand. Ved Yderenden ligger et Fartøj, som viser to hvide Lanterner, lodret for hinanden. Man skal gaa uden om dette Fartøj. 35° 48' N. Br. 10° 50',<sub>5</sub> Ø. Lgd.

### Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. Mobile Bay. Alabama.** I Januar 1894 var der 20<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Fod Vand i det gravede Løb til *Mobile*.

Den tidligere gjældende Sejl-Anvisning er ugyldig.

**Mississippi-Sound. Mississippi.** En sort Tøndevager, kaldet *Gap Tønden*, er udlagt ved Gabet, som fornylig har dannet sig gennem *Horn Island*. Den ligger i 20 Fod Vand, fra *Horn Island Fyr* i N. 72° Ø. og fra *Round Island Fyr* i S. 44° Ø.

Tønden faar Nr. 5. og Numrene paa *Breakwater* og *Bulkhead* Tønderne forandres snarest derefter.

### Karantænebestemmelser m. m.

**Danmark** — Den 5te Maj 1894 er følgende Bekendtgørelse udstedt:

A. Bestemmelserne i 2det Afsnit I. af Lov om Foranstaltninger mod smitsomme Sygdommes Indførelse i Riget af 2den Juli 1880 ere i Virksomhed over for følgende Steder: *London*, *Lissabon*, Havnene ved *det Sorte Hav* og *det Azovske Hav*, *Konstantinopel*, *Syrien*, *Ægypten*, Havnene ved *det Røde Hav*, *Tonkin*, og *Cochinchina* samt *Ostindien* og *Japan*.

B. Indførsel af Klude er forbudt fra *Rusland* og *Finland*, *Japan* samt de under A. nævnte Havne — *London* undtagen. Fra de ovennævnte Lande og Steder er det endvidere forbudt at indføre Krasuld, for saa vidt den ikke ifølge fremlagt fuldgyldigt Bevis er karboniseret eller vadsket og ophedet til 80° Celsius.

Fra de under A. nævnte Steder — med Undtagelse af *London* — er det endelig forbudt at indføre brugt Linned, brugte Klædningsstykker og brugte Sengeklæder, medmindre de medfølge som Rejsegods, eller det af Modtageren paa Tro og Love skriftlig attesteres, at de nævnte Genstande kun indkomme i Landet som Følge af Ejerens forandrede Opholdssted. For saa vidt de paagældende Genstande i Medfør af ovennævnte Regel kunne indføres, tilbageholdes de dog, naar de findes at være af særlig urenlige eller paa anden Maade mistænkelig Beskaffenhed, indtil de have været underkastet Desinfektion under offentlig Tilsyn.

**Grækenland.** — Skibe, kommende fra *Dardanellerne* underkastes 4 Dages Karantæne.

**Tyrkiet.** — Skibe fra *Konstantinopel* forsynes med rent Sundhedspas Sundhedsbesigtigelsen i de andre tyrkiske Havne er, med Hensyn til Skibe fra *Konstantinopel* ophævet.

**Rettelse:** I Dansk Søfartstidende Nr. 32 3die Linie, »Lede- haadene«, læs »Ledebaakerne«.

#### ABONNEMENTSPRISEN

er 1 Kr. 60 Øre pr. Kvartal, foruden Postpengene. Enkelte Numre 20 Øre.

Abonnement modtages St. Annæ Plads 13, St. 11—3 og Holsteinsgade 9, Ø., hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foreanstaltning.

#### AVERTISSEMENTSPRIS:

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

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER FREDAG.

Nr. 34.

Kjøbenhavn, Fredag den 18. Maj 1894.

1. Aarg.

INDHOLD: Et svensk Søretspræjudikat. — Solarometret. — Placering af Flage. — Lloydamperen Ems. — Forholdene i Korinth-Kanalen. — Flydende Brændsel i Tankdampere. — Masons Reduktionsventil. — Fra Sø og Land. — Havarier og Forlis. — Skibsefterretninger. — Fragtberetninger. — Efterretninger for Søfarende.

## Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri, Helsingør,

paatager sig Bygning og Reparationer af Jern- og Staal, Damp- og Sejlskibe, Dampmaskiner, Kjelder samt Maskinarbejde af enhver Art. — **Tærdok**, 320 engelske Fods Længde i Bunden, samt **Patentslip** for Skibe af indtil 750 Tons Egenvægt.

### AXEL E. AAMODT.

18, Kongens Nytorv 18.

Grundlagt 1857. Telefon 106.

Udfører Matrikulkort.

Lager af samme.



isolering (Kieselguhr, Filt m. m.)  
paa Kjelder, Dampvær m. m.

### Cacaopulver,

Kæks, Biscuits, Chocolate,  
Confekt.

Brødr. Tychsens Fabrikslager,  
Lille Kannikestræde 3, Kjøbenhavn K.

Ankere & Kjæder,  
Tougværk og alle  
Skibs-Inventarier

anbefales fra Lager.

John Forbæch,

St. Annæ Plads 19 & 21.

## Dækskoste

Dækskoste, 13 Rækker halvstive Piasava	6 Kr.	pr. Dusin.
do. 13 do. fint Piasava ud-		
mærkede Koste til Spulning af Dækket	8 »	»
Kuttendekkere rene Børster.....	7 »	50 »
Levanger .....	7 »	»
Kosteskaffer .....	1 »	»

Alle Sorter Malerpensler anbefales. Ethvert Rederi samt Damp- og Sejlskibsførere vil se deres Fordel ved at købe deres Forbrug af Børstenbinderarbejde direkte hos mig, da jeg fabrikkerer det selv. Ingen Specialiteter; som Fagmand udfører jeg alt til Faget henhørende. Telefon Nr. 2625.

### HANS PREHN,

Børstenbinder.

Fabrik for Dæks- og Gadekoste.

Vesterbrogade 46.

Fra Aktiebolaget Bofors & Gullspång i Sverrig leverer jeg paa Bestilling større og mindre Gjenstande i

### støbt Staal, saasom:

Skibsstævne,  
Skibsskruer,  
Roerrammer,

Stempler,  
Krumtappe,  
Ambolte,

Tandhjul,  
Ankere,  
etc. etc

Støbt Staal fra Bofors-Gullspång er smeddeligt samt i Styrke og Sejghed fuldt jævnlørligt med det bedste smeddede Staal af tilsvarende Haardhedsgrad.

Kjøbenhavn.

Jørgen Jensens Efterflgr.

### J. Chr. Petersens Papirhandel,

Store Kirkestræde 1.  
Grundet 1845. Telefon 243.

Ny Skibsdagbøger  
med klassificeret Papir  
billigst.

### Anders Nielsen,

Fredericiagade 27.

Største Lager

af

Fedevarer.

### Skibsdagbøger

(Normalpapir)

$\frac{1}{2}$  Aars &  $\frac{1}{2}$  Aars,  
til Forbrug og Forhandling  
billigst hos

S. Friedlænder.

14 Ved Stranden 14.

### C. M. Fønnesbech,

Specialforretning i The.  
Fine, kraftige Kvaliteter;  
Udsalg: Østergade 10. Kjøbenhavn.

## Masons Reduktionsventiler.

A. B. Reck,

Gøthersgade 155, Kjøbenhavn K.

## C. F. Schlüter, teknisk Maskin- og Skibshandel.

Grundlagt 1857.

Kjøbenhavn, 26, Peder Skramsgade, K.

Import og Export-Lager til engros Priser  
af Maskin- og Cylinderolier og Alt til  
Sømaskiner henhørende.

# „Dansk Søfartstidende“

begyndte den 1. April et nyt Kvartal. Bladet bringer Artikler om alle i Forbindelse med Skibsfarten og Fiskeriet staaende Forhold og følger alle Bevægelser paa Søfartens Omraade her hjemme og i Udlandet; det bringer ugentlige Beretninger om Fragtforholdene gennem Meddelelser fra London, Liverpool, Newcastle o/ Tyne, Lübeck, New-York og Kjøbenhavn; det indeholder Søkortarkivets „Efterretninger for Søfarende“.

„Dansk Søfartstidende“ bringer en ugentlig Oversigt over danske Skibes Bevægelser, støttet paa Meddelelser fra de fleste danske Damp- og Sejlskibs-Rederier; endvidere udførlige Meddelelser om Nybygninger, Havarier, Forlis. Det bringer en ugentlig Beretning om Forhyringsforholdene, maanedlige Meddelelser om Fiskeexporten og Fiskehandelen, Oversigt over de meteorologiske Forhold m. m. m.

„Dansk Søfartstidende“, Organ for Søfarten og Fiskeriet, fremtræder tillige som Efterretningsorgan for Skibsfarten og bringer gennem sine talrige Forbindelser i Ind- og Udland udførlige og paalidelige Meddelelser om alle Søfartsforhold.

Abonnement for April Kvartal 1894 à 1 Kr. 50 Øre foruden Postpenge, tegnes paa alle kgl. Postkontorer og Brevsamlingssteder, i alm. dansk Skibsførerforenings Kontor, St. Annæ Plads 13, K, fra 11—3, i Redaktionen, Holsteinsgade 9, Ø, og hos Fuldmægtig Westrup i det forenede Dampskibsselskabs Skibsinspektion. Dansk Søfartstidende egner sig fortrinligt til Annoncer, der ønskes udbredte i alle Søfartskredse i Ind- og Udland.

Annoncer modtages ovennævnte tre Steder og i Triers Bogtrykkeri, Bredgade 32, K.

## Galle & Jessens

oljefri, rene Poudre

## Cacao uden Sukker

kan særlig anbefales

til Skibsbrug.

## E. Husted & Co.

Merchants & Ship Brokers,  
Newcastle on Tyne.

Telegrams: Husted.

## SABROE's MAVEBITTER

tilberedt af J. Chr. Sabroe, Randers, prisbelønnet paa de største Udstillinger, udbredt over hele Verden, er kun ægte naar

Firmaet: J. Chr. Sabroe findes i Etiketten og indbrændt i Proppen.

Hoveddepot i Kjøbenhavn hos: Herrer K. J. Grønbeck & Co. St. Kongensgade 40.

## Aut. Forhyringsagenter,

Kjøbenhavn.

F. Jepsen, Toldbodgade 2.  
W. H. Wulff, Toldbodg. 15.

## Anders Rasmussen,

Skomager, Svendborg,

### Specialist i vandtæt Fodtøj & Søstøvler.

Flere Aars Erfaring og mange Anbefalinger for leverede vandtætte Søstøvler.

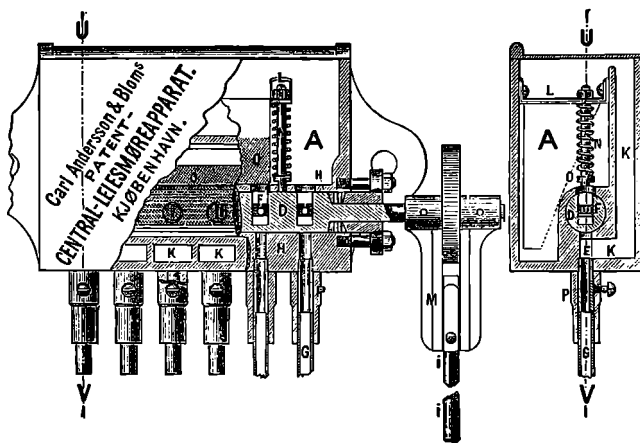
Alt Fodtøj kan leveres vandtæt.

D'Hrr. Maskinmestres Opmærksomhed henledes herved paa Firmaet

## CARL ANDERSSON & BLOMS

anerkjendte automatiske

### „Central Lejesmøreapparat“.



I Løbet af 4 Aar afsat 3000 Apparater. Garanti 10 Aar.

## Ny Carlsberg Øl

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

Bryggeriets Aftapningsanstalt: Pileallé 5.

Depot: Toldbodgade 14.

## Staaltraadstovværk

i alle Kvaliteter og Konstruktioner for Transmissioner, Hejseværker, Kraner, Tovbaner etc.

Galvaniseret Jern- og Staaltraadstovværk, Galvaniserede Staaltraads Trosser og Kabler samt Liner til Skibsbrug, Lynafledertovværk af Jern og Kobber, Staaltraadsliner til elektriske Buelamper, Transmissions-Tov af Hamp, Manila og Bomuld, Transmissions Tov- og Snøreskiver, Patent-Laase og Patent-Smørelse for Staaltraadstovværk etc. leveres fra

**KABELFABRIK, LANDSBERG a/W.**

ved Repræsentanten for Danmark

**WM. GOTTSCHALCH**

Niels Juelsgade Nr. 1,

Kjøbenhavn K.

## Helsingborgs Varfs Aktiebolag

(Helsingborg, Sverige)

utför nybyggnader, reparationer och bottenmålning af jern- och träfartyg; för ständigt lager af allt härtill hörande.

Torrdocka 290 × 50 × 15 fot. Hamnens djup 22 fot.

Under byggnad och till salu en tremast-stålskonvert 250 Reg. tons, lastar 500 tons D. W. på 11 fots djupgående.

Telegrafadress: Varfsbolaget.

## Et svensk Søretspræjudikat.

Ved svensk Højesteretsdom af 7de September 1893 har et ejendommeligt Spørgsmaal om Udstrækningen af Forsikrerens Ansvar i Tilfælde af Sammenstød fundet sin Afgørelse.

Forholdet var i visse Henseender analogt med det, der forelaa til Bedømmelse under den i »Dansk Søfartstidende« Nr. 33 omhandlede tyske Retssag. I Følge Holms Nya jurid. Arkiv 1893 S. 570 ff. var Sagens Omstændigheder følgende: Et Barkskib St. Christopher var forsikret hos Selskabet Ocean i Göteborg for  $\frac{5}{6}$  kasko, saaledes at Rederiet selv skulde løbe Risikoen for den sidste Sjettedel, samt for Restfragten af en Ladning Trælast paa Rejse fra Nyland til Hull. Under denne Rejse kom Skibet (i November 1891) i Kollision med en engelsk Fiskersmakke, og Rederiet maatte godtgøre Smakkens Ejer den herved forvoldte Skade. Der opgjordes derefter Dispache — efter Forlangende baade fra Rederiets og Forsikrerens Side — og ved denne fordeltes Tabet ved den udredede Skadeserstatning saaledes, at dette Tab skulde bæres af Fartøj — i Forhold til Fartøjets Værdi med Fradrag af Reparationsomkostninger — og Restfragten, saa at Forsikringsselskabet skulde betale  $\frac{5}{6}$  af den paa Fartøjet faldende samt hele den paa Restfragten faldende Andel. Dispatchørens Ræsonnement var følgende, at Rederiet efter Søloven svarer for Skade, foraarsaget ved Sammenstød, med »Fartøj og Fragt«, uden at der i Loven indeholdtes noget, som begrundede, at Fartøjet i første Række skulde bære Tabet, samt at Grunden til dette Ansvar ikke kunde søges deri, at det var Skibet, der var Ophav til Skaden, men snarere deri, at Rederiet antog Skibsfører og Mandskab og ansvarede for deres Fejl og Forsømmelser i Tjenesten. Forsikringsselskabet var dog ikke tilfreds med denne Dispache, men bragte Spørgsmaalet for Raadhusretten i Göteborg, idet Selskabet gjorde gældende, at Fartøjet, som var selve det Middel, hvorved Skaden var foraarsaget, i første Række burde hæfte derfor, navnlig

da Sammenstødet godt kunde skyldes en Fejl ved Fartøjets Konstruktion og ikke behøvede at være foranlediget ved fejlagtig Manøvrering. Raadhusretten forkastede dog disse Indvendinger og foreslog Dispatchen som rigtigt opgjort, og dette Resultat stadfæstedes ogsaa af Højesteret.

Af Interesse ere dog de af tvende ikke-retskyndige Medlemmer af Raadhusretten afgivne Separatvota, som i Modsætning til den af Retten godkendte Betragtning søge at hævde, at Manglen paa en Lovregel, der indeholder Norm for Fordeling af Tabet mellem Fartøjet og Fragten, nærmest tyder paa, at en slig Fordeling ikke kan kræves, at Forskriften om Ansvar med »Fartøj og Fragt« skyldes Hensyn til Trediemand, hvis Erstatningskrav herved begrænses, men ikke vedkommer Erstatningens Fordeling paa Søformuens Bestanddele, at Fragten i denne Forbindelse er et Accessorium til Fartøjet, og at den gængse Opfattelse i Rederi- og Forsikringsverdenen gaar i den af Forsikringsselskabet angivne Retning og bekræftes ved Lovgivningen, der ikke for dette Tilfælde indeholder nogen Anvendelse af Reglerne om Groshavari.

Uagtet Sagen er paadømt efter den ældre Sølov af 1864 (§§ 49 og 172), har den lige fuldt Betydning for Forstaaelsen af den nye Sølov, hvis Bestemmelse i § 222 (jfr. § 248 2det Stykke) paa dette Punkt er overensstemmende med den ældre svenske Ret og ligelydende med dansk Sølov. Som det vil ses, er Resultatet, for saa vidt angaar Spørgsmaalet om Forsikringens Fordeling paa Søformuens enkelte Bestanddele: Fartøj og Fragt, ganske overensstemmende med de tyske Domstoles, nemlig at en slig Fordeling kan kræves af den interesserede Part. Derimod ere alle de svenske Autoriteter gaaede ud fra, at kun Restfragten hæfter for Tabet ved Sammenstød, medens de tyske Domstole have anset hele Fragten, skønt der var forudbetalt, for medansvarlig for Tabet sideordnet med Skibet.

J. H.

## Solarometret.

Da vi havde bragt i Erfaring, at der i Amerika skulde være fremkommet et nyt Instrument, som i høj Grad kunde lette den daglige Pladsbestemmelse paa Søen med Kuldkastelse af alle hidtil anvendte Fremgangsmaader til Opnaelse af dette Øjemed, have vi sat os i Forbindelse med Opfinderen, Lejtnant Beehler i den amerikanske Marine, og derefter erholdt følgende Redegørelse:

Solarometret, dets Brug og Fordele. Udviklingen af Nutidens Handel og Kompassets Upaalidelighed i Jern- og Staalskibe gør Fordring paa Forbedringer i Navigationsvidenskaben.

Nøjagtig Bestemmelse af Skibets Plads ad astronomisk Vej kan kun opnaas ved Sekstantens Hjælp. Højder af Solen eller af et andet Himmellegeme maales med Sekstanten, og deraf udledes da Iagttagers Brede eller Længde ved majsommelige logarithmiske Beregninger.

Til Længdebestemmelse bliver Klokkeslettet ombord fundet ved en Højde af et Himmellegeme omtrent i Øst eller Vest

for Observatoren. For at kunne bestemme Bredden maa Himmelleget staa i eller nær ved Meridianen.

Paa Grund af Vanskeligheden ved at se Kimminger tydeligt, bliver det sjældent muligt at maale Højden af en Stjerne om Natten, undtagen netop i Tusmørket.

De Lejligheder, der tilbyde sig til Stjerneobservationer ved Hjælp af Sekstanten ere saa sjældne, at praktiske Navigatører neppe tænke paa at benytte dem.

Da Observationer om Natten ere saa vanskelige at erholde er det bleven en Sædvane udelukkende at sejle paa Solobservationer. Klokkeslettet ombord findes, naar Solen staar i Nærheden af Førstevertikalen, og Bredden bestemmes naar Solen staar i eller nær ved Meridianen. Der faas derfor kun en astronomisk Pladsbestemmelse, nemlig om Middagen, og den er alene mulig, saafremt Solen er synlig paa dette Tidspunkt.

Det hænder ofte, at man i flere Dage ikke ser Solen, og Bestikregning er da den eneste Udvej til at faa en blot nogenlunde rigtig Plads.

Ved omhyggeligt Regnskab med Skibets Kurser paa en velbekendt Rute og med regelmæssig Fart samt nøjagtig rettede Kompasser, er det muligt for en erfaren og forstandig Kaptajn



at kende sin Plads indenfor en vis Grad af Nøjagtighed. Hvis Solen er usynlig i en Dag, kan Skibets Sted dog endnu antages bekendt paa nærmeste 20 Knl.; men ses Solen ikke i flere Dage, vil den gissede Plads kunne være langt mere fejlagtig, i Særdeleshed naar Kompassets Deviation i denne Tid ikke er bleven nøjagtig bestemt.

Naar Observationer saa endelig erholdes, maa de udregnes paa besværlig Maade og med Udsigt til at begaa større eller mindre Fejl.

Disse Forhold gøre Forbedringer i Styrmandskunsten absolut nødvendige, for at den kan løse sin Opgave under Nutidens forcerede Sejlads. Tid og Kul gaar tilspilde ved enhver Afvigelse fra den lige og hurtigste Rute til den søgte Havn, og det, i Forbindelse med Udsigt til Stranding paa Grund af mangelfuld Kendskab til Skibets Plads, viser klart, at ethvert Middel, som kan give bedre Resultater, bør hilses med Glæde.

Solarometret er et Instrument, der kan give fortrinlige Resultater ved Observationer af Himmellegerne, naar som helst de ere synlige om Dagen eller om Natten uden Hjælp af møjsommelige Beregninger.

Den nautiske Astronomis Problemer blive løste mekanisk, og ved Sammenligning med forudberegnete Resultater for tilsvarende Værdier af Deklination, Brede, Timevinkel og Azimuth i en udvidet Azimuthtabel, der vil blive udgivet, har Observatøren et sikkert Bevis for sin Observations absolute Nøjagtighed.

Skyer ville selvfølgelig kunne gøre Himmellegerne usynlige for Solarometret saavel som for Sekstanten, men det er sjældent, at der selv i Løbet af 24 Timør ikke ses en Stjerne om end kun et lille Øjeblik, og naar som helst Solen, Maanen eller en hvilken som helst klar Stjernestaar til Raadighed, det være sig i nok saa kort Tid, kan Pladsbestemmelse foretages med Solarometret, hvorimod det for Sekstantens Vedkommende er nødvendigt at have Solen synlig to Gange, nemlig i Nærheden af Meridianen for at finde Bredden og i Nærheden af Førstevortikalen for Længdens Skyld.

I Taage hændes det ofte, at Solen staar fuldstændig klar paa Himlen, medens Kimningen er skjult og Sekstanten til ingen Nytte.

Solarometret vil imidlertid særlig i saadanne Tilfælde faa sin Betydning ved i Nærheden af Land at forebygge de store Tab af Menneskeliv og Gods, som nu finde Sted paa Grund af mangelfuld Navigering.

Det eneste Skibbrud, Opfinderen har deltaget i, var som Passager ombord i Paketten »Costa Rica«, der strandede paa Bonita Pynten ved St. Francisco i September 1873 under en Taage, hvilken havde hersket i tre Dage og derved umuliggjort enhver astronomisk Bestemmelse af Skibets Plads, til Trods for at Solen var synlig paa alle Dagene.

Solarometret er et Instrument, der hviler paa et konstant vandret Underlag, af en saadan Beskaffenhed, at Skibets Bevægelser ikke overføres til Instrumentet.

Underlaget bestaar af en Opstander paa omtrent tre og en halv Fods Diameter og seksten Tommers Højde, der er fæstet til Dækket midtskibs. Denne Opstander bærer ophængt i Ballance en Skaal indeholdende 380 Pund Kviksølv. En Flyder af Støbejern hviler paa Kviksølvet og bevirker, at Skibets Bevægelser ikke meddeles til Instrumentet.

I meget haardt Vejr, naar Skibet ruller og stamper heftigt, vil det dog være vanskeligt at tage Observationer, paa Grund af den Voldsomhed, hvormed Flyderen føres rundt i Kviksølvet.

Instrumentet er en Fremstilling af Himmekuglen med Meridian-, Æquator-, Rektascensions-, Azimuth- og Horizont-Kreds af en Aluminiumlegering. Cirklerne ere inddelte i Grader eller Timer, Minutter og Sekunder og alle forsynede med Nonier.

Paa Retascensions-Kredsens Nonius er ved Nulpunktet anbragt en hul Tap, og heri passer en Kugle, der sidder paa Azimuth-Kredsen, og som er forenet med en Arm, hvortil er fæstet en Kikkert og et Spejl. Azimuth- og Rektascensions-

Kredsen ere saaledes forbundne indbyrdes ved et bevægeligt Led, der tillader, at de to Kredse stilles under hvilken som helst Vinkel mod hinanden.

Instrumentet er konstrueret efter det Princip, at et Himmellegeres Stilling i Følge »Nautical Almanac« er givet at være paa en bestemt Bue, medens det efter Azimuthtabellen til samme Tid og Sted staar paa en anden Bue. Da Himmellegeret og altsaa ogsaa dets Nedlægningspunkt paa Solarometret saaledes samtidig skal befinde sig paa to forskellige Buer, maa dets Plads være i disses Skæringspunkt; er heri anbragt en Kikkert, og Himmellegeret ses i dens Akse, da vil de tilsvarende Cirkler direkte vise Stedets Klokkeslet, Bredden og den sande Azimuth.

Solarometrets fire Kredse ere i saa Tilfælde indstillede paa: Deklination, Brede, Timevinkel og Azimuth.

I den ovenfor omtalte udvidede Azimuthtabel er Forholdet mellem disse fire Størrelser forud beregnet, og hvis der nu er Overensstemmelse mellem Aflæsningerne paa Solarometret og Tabellens tilsvarende Angivelser, da har Observatøren et afgørende Bevis for, at hans Resultat er nøjagtigt.

(Fortsættes).

## Placering af Flage!

Vi have modtaget følgende;

Hr. Redaktør! Tillad mig i »Dansk Søfartstidende« at forespørge, om der ikke er en fast Regel for at placere Flage; jeg har mange Gange set at Standeren hejses paa Fortoppen og Kontorflaget paa Stortoppen, men som Dreng, da jeg kom til Søs, lærte jeg, at Standeren altid skulde placeres paa Stortoppen; naar man derimod kun sætter Nationalflag og Kontorflag, skulde Kontorflaget paa Stortoppen, og jeg er af den Formening, at dette er rigtigt og det støder altid mit Øje, naar der flages ved en festlig Lejlighed, at se flere Skibe med Standeren paa Fortoppen og Kontorflaget paa Stortoppen. Kunde disse Linier hjælpe til en mere ensartet Flagning er Hensigten naaet.

Deres

A. L. W. C.

## Lloyddamperen Ems.

Den nordtyske Lloyddamper »Ems«, der er et Enkeltkrueskib, har for nylig haft et lignende Uheld som Thingvallaselskabets »Danmark«, om end ikke Følgerne vare fuldt saa alvorlige. Den forlod Southampton den 18de Marts og Alt gik godt til Eftermiddagen den 23de, da Stormakslen knækkede ved Stævnørret og Skibet begyndte at tage Vand, men dog ikke i saa høj Grad, at det var nødvendigt at forlade Skibet. 4 Dage derefter traf Damperen »Wildflower« det og slæbte det 620 miles til Azorerne, hvorfra en anden af Selskabets Dampere: »Kaiser Wilhelm II« førte Posten og Passagererne videre til New-York, hvor de ankom 32 Dage efter Afrejsen fra England. Skibet skal nu bugseres til Southampton for Reparation.

Blandt mange andre er dette ogsaa et Eksempel paa, hvor uheldigt man i Enkeltkrueskibe er stillet, naar der indtræder et større Brud paa Fremdrivningsapparatet. I et af Francis Elgar i Institution of Naval Architects i Fjor afholdt Foredrag om hurtige Oceandampere udtaltes det ogsaa, at Tvillingskruemaskiner ere bleven en Nødvendighed i de senest byggede atlantiske Paketter, og at det ikke er sandsynligt, at der nogensinde mere vil blive bygget et Enkeltkrueskib for den atlantiske Passagertrafik. Dette skyldes ikke alene den

store Sandsynlighed, der er for, at altid mindst én af Maskinerne er tjenstdygtig eller kan gøres det, dersom et Havari skulde indtræde, men ogsaa den Omstændighed, at man i de hurtigste og største Paketter maa holde Størrelsen af Maskineriet nede ved at dele det i to af hinanden uafhængige Sæt.

## Forholdene i Korinth-Kanalen

En tysk Kaptajn v. Hugo, Fører af Tankdampskibet »Sophie«, giver i »Hansa« følgende Beskrivelse af Korinth-Kanalen og Forholdene i denne:

Om Morgenen den 24de Januar, omtrent Kl. 6 $\frac{1}{4}$ , kom en Havnebetjent ombord med Kanallodsen. Den første gav jeg en Chec for de Kanalafgifter og Lodspenge, jeg havde at erlægge, hvorpaa vi, efter at han havde forladt os, gik i Vej med at hive Ankeret op og med ganske sagte Fart at staa ind i Indløbet til Kanalen. Jeg skal, med Hensyn til hvad her tildrog sig, indskrænke mig til at levere en nøjagtig Kopi af Skibsjournalen.

Fra for til agter havde vi paa Dækket liggende klar til Brug smekre, men stærke Forhalingsstove samt 6 gode Kork- og ca. 8 store Græstovfendere; Officererne, hele Besætningen saavel som det disponible Maskin-Personale var fra for til agter fordelte paa Dækket, hver paa sin Post; Maskinisterne var i Maskinen, og Første-Maskinist var af Kaptajnen bleven paalagt at udføre alle Manøvrer hurtigt og prompte. Kaptajnen saa vel som den græske Kanallods befandt sig paa Kommandobroen; hos dem stod Rormanden, der særlig var udtaget blandt de dygtigste ombord. Idet vi nu langsomt løb lige ind i den trange Kanal, mærkede vi straks paa den slette Styling og Vandets Brusen agter om os, at en stærk Strøm satte ind i Kanalen sammen med os, hvorfor der blev givet Ordre til at hænge samtlige store Fendere udover Skibssiderne og staa klar med Haandfenderne. Kl. 7.10 stødte Skibet, idet det drejede til lige mod det »haardt Styrbord« lagte Ror, med sin Styrbords Boug mod Kanalens skarpkantede Stenmur. Kaptajnen lod straks Maskinen stoppe og bakke for at afsvække det Stød, han forudsaa maatte komme. Efter Stødet lod han atter stoppe, men ikke desto mindre kastede Strømmen dog Skibet ogsaa med Bagbords Side mod Stenmuren paa den anden Side af Kanalen. Han gjorde nu Lodsens opmærksom paa Nødvendigheden af at bringe en Line i Land paa hver Side, lade Maskinen arbejde langsomt frem over og efter haanden fire af paa Linerne.

Paa denne Maade kunde man ved at holde igen paa den ene eller den anden Side regulere baade Skibets Fart og Styling, naar det paa Grund af Strømmen ikke vilde lyste Roret, ligesom man vilde kunne afsvække mulige forekommende Kollisioner med Stenkajen. Men Lodsens erklærede, at der endnu ikke var anbragt Fortøjningspæle eller Ringe paa Siderne af Kanalen til deri at gøre Linerne fast; der var altsaa endnu ikke taget nogensomhelst Forholdsregel for at beskytte og sikre Skibene. Strømmen kastede nu Dampskibet snart til den ene, snart til den anden Side af Kanalen, Stødene rystede hele Fartøjet, og vi brugte af og til Maskinen for at faa Styling og Fart paa Skibet, men alt forgæves. Ved disse Manøvrer havde Skruen ogsaa adskillige Gange været i Berøring med Kanalvæggen under Vandet, og til sidst fik »Sophie« ved den stærke Strømsætning sig saaledet indkilet mellem Kanalvæggene i en Vinkel af omtrent 30 Grader, at Fartøjet ikke formaade at røre sig af Stedet. Alle Anstregelser for at bringe Skibet ud af denne Stilling var forgæves. Skruen laa med sine Vinger fast ind mod Muren, saa vi aldeles ikke kunde benytte den, og at faa Skibet fri paa nogen anden Maade viste sig ogsaa ugørligt. Til Slut lod Kaptajnen hele Besætningen ramme en svær Jernstang ind i den venstre Kanalvæg, hvorpaa vi forsøgte at hive Skibet ud af sin tvungne Stilling.

Dette lykkedes ogsaa, og saa snart Skruen agter var fri, gik det frem over med fuld Fart: Skibet lystrede Roret, efter at vi havde maattet give os Lykken ivold og jage frem med al Damp oppe. Med en kolossal Fart gled vi frem i det trange Stenbassin, stadig laverende tæt forbi de skarpe Kanalsider, dog alt gik heldigt, og Kl. 10 $\frac{3}{4}$ , Fm. naaede vi Udgangen eller den østlige Indsejling af Kanalen, hvor vi Kl. 10.20 kastede Anker paa 12 Fv. Vand i Port-Kalameki Bugten. Efter at Kaptajnen havde forvisst sig om, at Skibet var tæt og al den synlige Skade var besigtiget, fortsattes Rejsen til Konstantinopel, hvor en yderligere Besigtigelse blev foretaget.

»Hansa« tilføjer, at de Havarier, som »Sophie« led ved Gennemfarten af Korinthkanalen, var meget betydelige. Skibet reparerer for Tiden i Genua, hvor der er bleven indsat 13 hele Plader i Bougen, foruden at det maatte forsynes med en ny Skruer.

## Flydende Brændsel i Tankdampere.

I Følge »Shipping Gazette« er der for nylig blevet anstillet et Forsøg med ovennævnte Brændselsmateriale i en Tankdamper, hvis Ildsteder vare forsynede med de til Oliens Forbrænding fornødne Apparater. Skibet er velbeholden kommet til Philadelphia, og der har ikke været nogen som helst Vanskelighed ved Dampens Udvikling i Kedlerne; Skibet skal derfor vedblivende bruge flydende Brændsel.

For Tankdampere maa dette Brændsel særlig egne sig, da de let kunne skaffe sig det til en moderat Pris. Der spares jo desuden betydeligt i Folkehold, i det der ikke behøves Fyrbødere til Fyringen. Brændselet føres gennem Rør til de paa Fyrkamrene anbragte Apparater, som ere selv-virkende, naar Tilførselen af Brændsel og Luft en Gang for alle er afpasset efter den Gang Maskinen skal have.

I Tyskland er man for Tiden i Færd med at anstille Forsøg med den samme Slags Brændsel, Petroleumsaaffald (Masut), i Torpedobaade. Da Brændselet kan forbrænde uden Røg, blive Baadene mindre synlige, naar de om Natten skulle foretage Torpedoangreb; den nemme Pasning i Forening med den Lethed, hvormed Dampudviklingen kan afpasses efter Behovet, ere ogsaa væsentlige Fordele for disse Fartøjer.

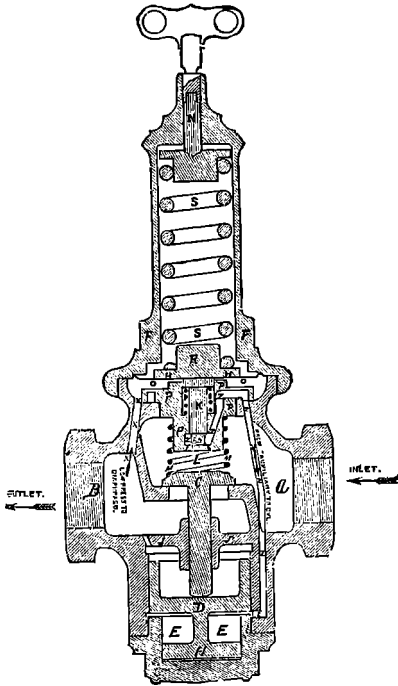
## Masons Reduktionsventil.

Da man nu til Dags saavel til Søs som til Lands mere og mere kommer ind paa at udvikle Damp af høj Spænding, er det af stor Betydning at have i sin Magt at kunne reducere det høje Damptryk efter forskellige Arbejdsmaskiner og Apparaters Behov. Dette opnaas mere eller mindre fuldkomment ved at indskyde de saakaldte Reduktionsventiler i Dampledningen, idet nemlig Reduktionsventilens Opgave er kun at lade saa megen af den højspændte Damp passere igennem sig, at netop et mere eller mindre lavt, men konstant Tryk holdes paa Ventilens Afgangsside. Af Reduktionsventiler findes der som bekendt flere Konstruktioner, men af disse tør det nok siges, at Masons Reduktionsventil, der her skal gøres til Genstand for særlig Omtale, er den, der har vundet den største Udbredelse.

Det karakteristiske ved sidstnævnte Reduktionsventil er, at den er forsynet med Hjælpeventil, der kontrolleret af Lavtrykket tillader Højtryksdampen at trænge ind under og at virke paa et differential Stempel, der saa igen virker paa den egentlige Gennemgangsventil. Det er nævnte Hjælpeventil, der bevirker, at det ved Masons Reduktionsventil reducerede

Tryk kan holdes konstant aldeles uafhængig af Højtrykkets Svingninger.

Som hosstaaende Tegning viser, strømmer Højtryksdampen ind paa den ene Side af Ventilen, der er mærket »inlet«, passerer gennem Hjelpeventilen K, der holdes aaben ved Hjælp af Staal fjederen S, og gaar ned gennem Dampgangen mærket »from auxiliary to cylinder« under differential Stemplet D,



hvorved dette Stempel løfter Ventilen C imod Begyndelsestrykket paa Grund af, at Arealet af D er dobbelt saa stort som Arealet af C. Damp er saaledes ført over paa Lavtrykssiden, ligesom den ogsaa passerer op gennem Dampgangen xx under Kobbermembranen 00, som Fjederen S trykker paa. Saasnart Lavtrykket er steget til den ønskede Højde, hvilket reguleres med Fjederen S ved Hjælp af Nøglen, bliver Membranen trykket til Vejrs af Dampen i Kammeret 00. Ventilen K lukker sig, og der passerer ingen Damp ned under Stemplet D, hvorefter Ventilen C lukkes af Højtryksdamp og forhindrer saaledes Dampen fra at gaa over til Lavtrykssiden.

Dette gentager sig bestandig, og for at give Ventilen en jævn Bevægelse (uden Stød), findes der til Stemplet D fast støbt endnu et andet Stempel H, der vandrer i en tilsvarende Cylinder. Stemplet H slutter ikke aldeles tæt til Cylinderens Sidevægge; men der er netop saa meget Spillerum, at Luft eller Fortætningsvand, naar Stemplet gaar op, uden for stor Modstand kan trænge ned under Stemplet for der at virke som en Stødpude, naar Stemplet atter gaar ned.

Ventilen anbringes vertikalt paa et horizontalt Dampværk saa nær som muligt ved det Sted, hvor den reducerede Damp skal benyttes.

Da Masons Reduktionsventiler, foruden at være særdeles paalidelige tillige ere udførte som første Klasse Arbejde, have et smukt Udseende og ere lette at anbringe, have de ikke alene i Udlandet, men ogsaa herhjemme vundet en stor Udbredelse, særlig blive de meget benyttede af Orlogsværftet og vore Skibsbyggerier.

## Fra Sø og Land.

Hurtig Ekspedition af Damp. Dampskibet »Moskov« indkom til Riga Tirsdag den 24. April Kl. 7. Em. Losningen paabegyndtes Onsdag Morgen den 25de Kl. 6 $\frac{1}{2}$ . Torsdag Em. den 26de Kl. 5 $\frac{1}{2}$  var Skibet udlosset. Ladningen bestod

af 800 Tons Jern og 150 Tons Stykgods. Fredag den 27de holdtes hellig, paa Grund af Russernes Langfredag, og Lørdag den 28de Kl. 6 $\frac{1}{2}$  Morgen paabegyndtes Indladningen, som bestod af 850 Tons Korn, 50 Stander Planker og lidt Stykgods. Skibet var sejklart Søndag Morgen den 29de Kl. 4 $\frac{1}{2}$  og gik til Søs Kl. 6 samme Morgen. Alt Arbejdet, Losning og Ladning, blev udført i 40 Arbejdstimer.

Postdampskibet »Dronningen«, der sejler mellem Kallundborg og Aarhus, fik i forrige Uge en Revne i Mellemakslen og blev derfor udtaget af Ruten for at blive underkastet Reparation og samtidig faa aarlig Eftersyn med Maling inden- og udenbords ved Skibsværftet paa Refshaleøen.

Om den engelske Fiskedamper »Blue Jacket« meddeler Hansa endvidere:

Midt i den forløbne Uge fik Stationskommandoen i Wilhelmshaven fra en Fisker paa Øen Borkum en telegrafisk Efterretning om, at engelske Fiskerfartøjer dreve Fiskeri i Nærheden af den tyske Kyst. Den til Beskyttelse af Nordøfiskeriet bestemte Kanonbaad »Brummer« var imidlertid ikke færdig til hurtig Afgang, da den skulde foretage en lille Reparation, og saa blev to Torpedobaade straks udsendte. Natten til Fredag opdagedes engelsk Fiskedamper »Blue Jacket«, mellem Borkum og Nordeney; den havde kastet Grundslæbenettet ud og blev derfor tvunget til at sejle med til Wilhelmshaven, hvor den straks blev belagt med Arrest. Kaptajnen paa Damperen, Sørensøn, blev sat i Varetægtsarrest.

I Søndags Morges ankom hertil Hamburgerdamperen »Tijuga«, 1440 Reg. Tons, Kapt. Langchanz, med 2700 Sække Kaffe. Damperen lagde til ved Frihavns østlige Mole og losser der Kaffen til Langelinie-Pakhuset. Den indtager derefter Øl fra Lægtene og kompletterer sin Ladning i Gøteborg. Med dette Skibs Ankomst er Ruten Brasilien—Kjøbenhavn aabnet.

Sømandsstriken i England. London, 13 Maj. Mr. Wilson, Sekretær ved Sømandenes Fagforening, meddelte igaar, at for Øjeblikket strike 2000 Sømand i England. Skibsredernes Forbund har afslaaet at deltage i en Konference med Repræsentanter for Sømandenes Fagforening. Mr. Wilson talte igaar ved flere Møder i Tower Hill. (R. B.)

Vejrforholdene i April 1894. (Meddelt af det meteorologiske Institut.) April blev iaar 2 $\frac{1}{4}$  Gr. varmere end normalt med en Middeltemperatur paa 7 $\frac{3}{4}$  Gr. (som Gennemsnit af Landbohøjskolen og Tarm), saa at der siden 1861 kun findes et Eksempel paa en endnu varmere April, nemlig i 1869 med en Middeltemperatur paa 7 $\frac{1}{2}$  Gr. Hver Dag i Maaneden var varmere end normalt undtagen den 21de—23de, der blev 1—2 Grader for kolde; og blandt de varme Dage var der 12, hvis Afvigelse fra Normalen endog var + 3—7 Gr. Først i Maanedens frøs det dog indtil 3 Gr. om Natten paa de koldeste Stationer i Indlandet, saavel i Jylland som paa Øerne. Barometerstanden var høj og rolig, Vinden overvejende østlig. Nedbøren var rigelig i Nord- og Vestjylland (30—40 pCt. formeget), paa Bornholm og i det nordøstlige Sjælland (75—100 pCt. formeget); forøvrigt omtrent normal. Den faldt næsten udelukkende den 12te—27de; denne Periode var dog flere Gange afbrudt af tørre Dage. Flere Stationer i Nordsjælland, Søborg, Lille Dyrehavegaard og Kathøjegaard, fik den 20de under et Tordenvejr den for April meget store Nedbør paa 43—49 Millimeter; i Lyngby faldt der samtidig 31 Millimeter. Tordenen optraadte i det hele hyppigt i Maanedens sidste Halvdel.

**Maskinisteksaminerne i Maj 1894.**

Til 1ste Afdeling havde indstillet sig 37 Eksaminander, hvoraf 28 bestode.

Til 2den Afdeling havde indstillet sig 4 Eksaminander, hvoraf 2 bestode.

Til Maskinpasserprøven havde indstillet sig 5 Eksaminander, hvoraf 3 bestode.

Udenrigsministeriet henleder Rederes og Skibsføreres Opmærksomhed paa, at det lyske Senat den 21de f. M. har udstedt en Forordning om Befordring i Handelsskibe af ildfarligt Gods, og at Overtrædelse af denne Forordning, saafremt den gældende Straffelov ikke kommer til Anvendelse, straffes med Bøder indtil 150 Rm. eller med indtil 6 Ugers Fængsel.

I forrige Uge ankom den første Sending levende Kreaturer 187 Stkr.) fra New-York til Hamburg. Dyrene vare sunde og friske trods de 20 Dages Sørejse, foruden 10 Dages Jernbanekørsel forud fra Texas til New-York.

Flensborg Jernskibsværfts store Flydedok, der blev færdig for c. 1½ Aar siden, optog den 21de April det 100de Skib. Dokken er konstrueret efter Firmaet Clarke & Stanfields Patent i London og kan optage et Skib i Løbet af 50 Minutter. Skibe indtil 350 Fod engelsk og 3500 Tons kunne optages i denne Flydedok.

**Klager over Bladets Forsendelse bedes hurtigst muligt indsendte til Holsteinsgade 9, Kjøbenhavn. Ø.**

**Havarier, Forlis m. m.**

Bjærget Skibsmandskab. Dansk Skonnertbrig Karen af Fanø er paa Rejse fra Middlesbro til Memel med Salt sprunget læk i Nordsøen. Den norske Dampbrigg Bremen traf Karen og forsøgte at bugsere den til Christianssand, hvilket dog efter et Par Timer maatte opgives. Mandskabet paa Karen blev bjærget ombord i Bremen, og kort efter sank Skonnertbriggens Bremen har landsat det bjærgede Mandskab i Bremerhafn.

Den danske Skonnert Dagmar, som var paa Rejse fra Lissabon til Fraserburgh med en Ladning Salt, er den 10. ds. indkommet til Mandal med Skade over Bords.

Bjergningsdampskibet »Newa« er kærtret og løbet fuld af Vand i Nærheden af den ved Kuxhaven sunke spanske Dampbrigg »Daviz«. Mandskabet er reddet og landsat i Kuxhaven, paa nær Inspektør Schjøltz, der er forulykket. Den Forulykkede var dansk af Fødsel.

**Fra Frederikshavn skriver vor Korrespondent d. 15. Maj:**

Paasejling. Natten mellem Torsdag og Fredag havde Fiskekutter »Enock« heraf Byen det Uheld i Øresund under Opkrydsning med en Ladning levende Rødspætter til Kjøbenhavn, at kollidere temmelig alvorligt med et andet Sejlfartøj. Skøndt Vejret var mørkt og diset havde Kutterens Besætning dog i længere Tid iagttaget det andet Fartøj, der skønnedes at være et skonnerttrigg dansk Skib, men ombord i Skibet maa Folkene utvivlsomt have sovet, thi trods det at »Enocks« Besætning gjorde alt for at undgaa Sammenstødet, blev Kutteren dog ramt, hvorved Mesanmasten knækkedes nede ved Dækket, 4 Støtter knustes paa Bagbords Side og Nathuset knustes, saa at Kompasslampen eksploderede, og der i nogen

Tid var Fare for, at Kutteren skulde gaa op i Luer. Trods gentagne Opfordringer af Kutterens Besætning, sejlede det natgsomme fremmede Fartøj bort uden at opgive Navn. Et Øjeblik, da Ilden blussede højest paa Kutteren, saa det ud til, at det vilde lægge bi, men da Ilden kort efter blev dæmpet, skyndte det sig at komme bort. Da Kutteren gik »Bi-levind« og det andet Fartøj kom »for Vejret« maa Skylden for Sammenstødet vel falde paa sidstnævnte. Kutteren er i disse Dage paa Land her, for at blive repareret. Den er forsikket i den kjøbenhavnske Søassurance-Forening for Fiskefartøjer.

Skagen, 16de Maj. I Gaar grundstødte paa Revet i Taage Skonnert »Heimdal«, Børgesen, af Svendborg, fra Hull til Königsberg med Kul. Efter at der var sluttet Akkord med Svitzers Bjergningsdampbrigg og Skagboerne om Bjergning for en Bjergeløn af 2250 Kr., bragtes Skibet flot i Nat og blev bugseret til Frederikshavn.

**Skibsefterretninger.****Dampskibe.****Det forenede Dampskibsselskab.**

Alexander III, Rabe, ligger i Antwerpen, bestemt til Havre, Algier, Tunis, Levanten og Sortehavet. — A. N. Hansen, Thidemann, passerede 12. Maj Dover, bestemt til Kbhvn. og St. Petersborg. — Antwerpen. Caroc, ankom 15. Maj til Algier, bestemt til Tunis, Levanten og Sortehavet. — Baron Stjernblad, Michelsen, ligger i St. Petersborg, bestemt til Kbhvn. og Middelhavet. — Castor, Kruse, ankom 14. Maj til Kbhvn., bestemt til St. Petersborg. — Chr. Broberg, Gøtsche, afgik 15. Maj fra Barcelona, bestemt til Tarragona, Valencia, Malaga og Cadiz. — Dagmar, Hansen, ankom 15. Maj til Cardiff, bestemt til Marseille og Italien. — Douro, Brabrand, ankom 13. Maj til Kbhvn., bestemt til Stettin og Königsberg. — Georgios I., Rohde, ligger i St. Petersborg, bestemt til Riga, Kbhvn., Antwerpen og Sortehavet. — J. C. Jacobsen, Bech, lader i Sicilien, bestemt til Oran og Kbhvn. — Kiew, Rasmussen, ankom 13. Maj til Kbhvn., bestemt til St. Petersborg. — Kursk, de V. Staal, ankom 12. Maj til St. Petersborg, bestemt til Riga, Kbhvn. og Middelhavet. — Leopold II., Jespersen, ankom 15. Maj til Antwerpen, bestemt til Kbhvn. og St. Petersborg. — L. P. Holmblad, Ingerslev, ankom 12. Maj til Odessa. — Ceres, Svensson, afgik 14. Maj fra Bordeaux, bestemt til La Rochelle, Kbhvn. og Østersøen. — O. B. Suhr, Koch, passerede 15. Maj Quessant, bestemt til Spanien. — Omsk, Kihl, ankom 11. Maj til Odessa. — Tejo, Fenger, ankom 13. Maj til Bordeaux, bestemt til Kbhvn. og Østersøen. — Botnia, Holm, afgik 16. Maj fra Kbhvn., bestemt til Hango. — Tomsk, Petersen, afgik 8. Maj fra Algier, bestemt til Antwerpen, Aarhus, Kbhvn. og St. Petersborg. — Vesuv, Gade, ankom 15. Maj til Livorno, bestemt til Genua, Neapel og Sicilien. — Viking, Jørgensen, ankom 13. Maj til St. Petersborg, bestemt til Aabo, Kbhvn. og Bordeaux.

Constantin, J. V. Fenger, afgik 16. Maj fra Newcastle, bestemt til Kjøbenhavn. — Esbern Snare, S. C. Holm, afgik 17. Maj fra Odense, bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Esbjerg, C. Bentzen, afgik 16. Maj fra Odense, bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg. — Georg, J. Nielsen, afgik 17. Maj fra Kjøbenhavn, bestemt til Newcastle. — Knuthenborg, C. S. Hansen, afgik 15. Maj fra Newcastle, bestemt til Kbhvn. — Kronen, P. Petersen, afgik 15. Maj fra Newcastle, bestemt til Nykjøbing F. — Storebelt, A. Güllich, afgik 16. Maj fra Nakskov, bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Union, C. N. Bloch, afgik 15. Maj fra Leith, bestemt til Aarhus.

Anglo Dane, Th. Petersen, ankom 14. Maj til Libau, bestemt til Kbhvn. og Anvers. — Axelhuus, B. J. Goll, ankom 13. Maj til Kjøbenhavn fra Arendal. — Bergenhuus, Jørgensen, afgik 15. Maj fra Riga til Libau, bestemt til Hamburg. — Charkow, Norden, afgik 12. Maj fra Libau, bestemt til Hull. — Christian IX, P. Møllerup, ankom 13. Maj til Pillau, bestemt til Kbhvn. og London. — Christianssund, Jensen, afgik 16. Maj fra Kbhvn., bestemt til Vestnorge. — Frederik, J. Harboe, afgik 15. Maj fra Pillau, bestemt til Hull. — Jolantha, S. Hansen, ankom 15. Maj til Kbhvn. fra Hamburg, bestemt til Hamburg. — Kasan, Thomsen, ankom 13. Maj til London, bestemt til Kbhvn. og Königsberg. — Laura, P. Christiansen, ventes til Granton fra Færøerne og Island c. 19. Maj. — Libau, H. W. Andersen, afgik 14. Maj fra Kbhvn., be-

stemt til Bremen. — Louise, E. Brabrand, ankom 16. Maj til Kjøbenhavn, bestemt til Königsberg. — Morsø, Lind, ankom 13. Maj til Pillau, bestemt til Kbhvn. og Hamburg. — Moskov, Petersen, afgik 17. Maj fra Antwerpen, bestemt til Kbhvn. og Riga. — Nishnij Novgorod, J. Harder, afgik 16. Maj fra Kbhvn., bestemt til Antwerpen. — Nordjylland, P. Jensen, ankom 12. Maj til St. Petersborg. — Odin, Frisenette, ankom 10. Maj til Hamburg, bestemt til Kbhvn. — Perm, L. Christensen, ankom 13. Maj til Havre, bestemt til Kbhvn. og Libau. — Pregel, Egidiussen, ankom 14. Maj til Libau, bestemt til Hull. — Romny, Andersen, ankom 12. Maj til Hull, bestemt til Kbhvn. og Libau. — Thyra, A. Garde, afgik 17. Maj fra Kbhvn., bestemt til Granton, Færøerne og Island — Tula, Paaske, ankom 13. Maj til Hamburg, bestemt til Kbhvn. — Valdemar, F. Sørensen, ankom 14. Maj til Anvers, bestemt til Kbhvn. og Libau. — Vendsyssel, H. P. Sørensen, ankom 14. Maj til Kbhvn., bestemt til London. — Olga, C. Fischer, ankom 14. Maj til Kbhvn., bestemt til Danzig.

### Dannebrog.

Amalienborg, Olsen, afgik fra Maryport 11. Maj til Gefle. — Christiansborg, Ewaldsen, ankom til Kronstadt 10. Maj. — Fredensborg, van Deurs, ankom til Methil 16. Maj for at laste til Kronstadt. — Rosenberg, Schultz, ankom til Helsingfors 13. Maj.

### Carl, Skjold, Gorm.

Gorm, Jørgensen, afgik fra Sunderland 12. Maj, ankom til Swinemünde 16. Maj. — Knud, Jørgensen, afgik fra Libau 6. Maj, ankom til Hull 12. Maj. — Frode, Christensen, afgik fra Kronstadt 11. Maj, ankom til Riga 13. Maj. — Svend, Schmidt, afgik fra Antwerpen 6. Maj, ankom til St. Petersborg 14. Maj. — Erik, Wrisberg, afgik fra Antwerpen 16. Maj til Boness. — Skjold, Jensen, afgik fra Swinemünde 9. Maj, ankom til Libau 11. Maj. — Danmark, Heintzelmann, afgik fra Blyth 5. Maj, ankom til Kronstadt 13. Maj. — Olaf, Chr. Holst, afgik fra Blyth 11. Maj til Kronstadt. — Volmer, Jørgensen, afgik fra Blyth 3. Maj, ankom til Kronstadt 9. Maj. — Dan, Kraemer, afgik fra Riga 5. Maj, ankom til Ghent 11. Maj. — Magnus, Aris, afgik fra Reval 16. Maj til London.

### Kjøbenhavn.

Carl Hecksher, Petersen, afgik fra Sundsvall 10. Maj til Dordrecht. — Fyen, Petersen, ankom til Kronstadt 10. Maj. — Hafnia, Andersen, afgik fra Kronstadt 15. Maj til Pernan. — Jylland, Starck, ankom til Kronstadt 14. Maj. — Sjælland, Hansen, ankom til Kronstadt 9. Maj.

### Thingvalla.

Amerika, Thomsen, afgik fra Christianssand 8. Maj til New-York. — Hekla, Laub, afgik fra New-York 5. Maj til Kbhvn. — Island, Skjødt, afgik fra Christianssand 27. April, ankom til New-York 11. Maj. — Norge, Knudsen, afgik fra Kbhvn. 14. Maj, ankom til Swinemünde 15. Maj. — Thingvalla, Berentzen, afgik fra Christianssand 7. Maj til New-York.

### Det danske Petroleum-Aktieselskab.

Christine, Larsen, afgik fra Helsingør 11. Maj til New-York, passerede Skagen 12. Maj.

### Jydsk-Engelske Dampskibsselskab, Aarhus.

Hengest, Olsen, afgik fra Boness 9. Maj, ankom til Aarhus 12. Maj. — Octa, Enemark, ankom til Gøteborg 13. Maj fra Newcastle. — Orrik, Erichsen, afgik fra Gøteborg 10. Maj, ankom til Newcastle 13. Maj.

### J. Lauritzen, Esbjerg.

Nerma, Degn, ankom til Cardiff 10. Maj, afgik 11. Maj til Åbo. — Nordsøen, Meinertz, ankom til Newcastle 11. Maj, afgik 12., ankom til Esbjerg 14., afgik 16. Maj til Newcastle.

### Sejlskibe.

#### Fanø, Nordby.

Aalborg, Clausen, ankom til Falmouth 13. Maj fra Dunkirque, bestemt til Cardiff. — Casma, Sonnicksen, passerende Dungeness 13. Maj. — Cingalese, Thomsen, prajet 8. Maj 37° N Br. 16° V. Lngd. — Emilie, Thomsen, ankom til Ymnden 13. Maj fra Maccassar. — Erna, Thomsen, afgik fra Port Elisabeth 15. Maj til Rangoon. — Fanø, Mortensen, afgik fra Falmouth 12. Maj til Amsterdam. — Halnaker, Nielsen, passerede Breachy Head 12. Maj fra Lissabon til Hamburg. — Paul, Hansen, afgik fra Hamburg 12. Maj til Santos. — Sørine, Andersen, afgik fra Yueatan 10 April til Hamburg, passerede Lizard 10. Maj.

### Chr. Simoni, Aalborg.

Kirstine, Ægidiussen, ankom til Kotka 10. Maj.

### Odense og Svendborg.

Birgitte, Hansen, afgik fra London 9. Maj til Archangel. — Frigga, Bang, afgik fra Belfast 14. Maj til Archangel. — Louise, Hansen, ankom til Kotka 10. Maj.

### Fragtberetninger.

D'Hrr. Holm & Wonsild, Kjøbenhavn og Lübeck, meddele os den 16. Maj:

Siden vor sidste Beretning er Fragtmarkedet ikke undergaet nogen væsentlig Forandring; fra de væsentligste Afskibningspladser ere Fragtraterne uforandrede med Knapthed paa Laster.

#### Dampere:

St. Petersburg noterer: London 1/—, Rotterdam 1/— à 1 1/2 d., Amsterdam 1 1/2 d., Bremen By 1 1/2 à 1 3/4 d., Antwerpen, Dunkirk eller Ghent 1 1/2 à 1/3 d., Bristolcanalen 1 7/8 d. alt pr. 496 lbs. Hvedebasis 10 Mk. pr. 2000 Kilos Rug til Stettin eller Lübeck.

Riga og Libau noterer: Leith 10 1/2 d., Hull 10 1/2 à 1/4, London 1/—, Rotterdam 1/—, Antwerpen 1/ à 1 1/2 d., Rouen 1 2/3 d. à 1/3 d., mellem Honfleur og Bordeaux 1 4/5 d. à 1 5/8 d. alt pr. 320 lbs. Havrebasis specielle Ordre c. 4000 Havrequarter. Dampere: 1 1/2 à 1 2/4 d. til London E. C. 1/3 à 1 3/4 d. Engl. Canal til Plymouth 1 4/5 d. à 1 5/4 d. til Cardiff direkte alt pr. 304 lbs. Havre.

D'Hrr. N. Johansen & Dahl, Liverpool, meddele os under 12. Maj:

Der er vedblivende lidet Liv i Fragtmarkedet, yderst stille overalt.

Udfragterne uforandrede: Donau og Sortehavet flovt. San Francisco og Vestkysten uden Aktivitet, men er Calcutta og Bombay lidt fastere. Fra La Plata vedvarende fordelagtige Rater. — Ingen Forandring i Trælastfragterne.

Dampere er sluttede som følger: Fra Newcastle: Genua 5 4/5 d., Gibraltar 5/6 à 5 7/8 d., Havre (fra Blyth) 4/, Dunkirk 4/, Ostende 4/. Nord-Norge (fra Blyth) 4/2, Kjøbenhavn 4 1/2 Swinemünde 3/10 1/2, Stockholm 4/, Kronstadt 4/.

Fra Cardiff: Taragona 9/6, Port Said 5/9 à 6/, Malta 4/10 1/2, Neapel 6/6, Barcelona 10/3, Gibraltar 5 7/8 d., Rouen 5/3, Fredrikshald 7/, Åbo 5/6 samt La Plata 10/6 og Santos 17/6.

Retur stiller Fragterne sig saaledes: Bombay 17/6, Juli Lastning, 18 prompt. — Kurrachee til Liverpool 17/9. — River Plate til U. K. eller Kontinentet 23/6, 2 sh. ekstra hvis Bergen/Kjøbenhavn, 3 sh. ekstra Østersøen.

Fernandina til Kjøbenhavn og Aarhus 17/, Maj Lastning. Asoff til Hamburg prompt 12/3, Odessa til Rotterdam 9/6. Donau til U. K. eller Kontinentet 11,500 qrs. prompt 13/. Nicolaieff & el. Vavaroftka, 11,000 qrs. prompt 12/. Bergen eller Kjøbenhavn 13/3.

Odessa til Vladivostock, 3650 D. W., £ 5000.

Archangel til Sharpness 4/3, Planker og bord. Helsingfors til Calais 33 fres. — Trondhjem til Fleetwood 11/6, tør Træmasse.

Bilbao til Middelsbrough 5 4/5 d., Bona til Tync 8/6, Huelve til Newport 7/6.

Følgende Sejlskibsafslutninger har fundet Sted:

Cardiff til Rio Janeiro 13/6, Santos 17/, Montevideo 11/9. — Swansea til San Francisco 11/5.

Greenock til Rio Janeiro 13/.

Portland (Org.) hjem 33/9, næste Saison; Vestkysten 26/3. La Plata eller Buenos Ayres 19/6, September Annulering. Calcutta til U. K. el. Kontinentet 22/6; Rangoon til Santos 36/3 (Riis); Saigon 28/9.

Endvidere:

Newcastle N. S. W. til Vestkysten og hjem 37/6, Puget Sound til Callao 36/ (pr. 1000 superficial Fod).

Philadelphia til Japan 15 1/2 c. (Kasseolie).

Pensacola til Rio Doll. 14.50, do. til U. K. eller Kontinentet 95/.

Bayverte 42/6, Dalhousie 41/ etc.

Vor Korrespondent i Newcastle o/ Tyne meddele os under 12. Maj:

Markedet sluttede lidt fastere for Udfragternes Vedkommende, i enkelte Tilfælde er opnaet en mindre Forhøjelse i Fragterne, hvad imidlertid nærmest maa tilskrives de tilstundende Helligdage.

Returmarkedet fra Odessa og Asoff er stille med uforandrede Noteringer, Donauen er flovt med faldende Tendens, Middelhavet uforandret. Der er i Ugens Løb bl. a. sluttet;

Tyne Blyth eller Wear til Cronstadt 4/, Swinemünde 3/9 2000 3/10 1/2 1700 Tons, Stockholm 4/, Helsingborg 4/, Kjøben-

havn 4/1½ og 4/3, Helsingør 4/3, Assens 4/3, Aalborg 4/3, Nakskov 4/6, Svendborg 4/6, Bilbao 3/9 à Kurs. 48 d., Barcelona 8/7½ à Kurs. 48 d., Genua 5/4½, Messina 6 (2000 t), Alexandria 5 4½, Hudikswall & Sundswall til Rotterdam 350 stds. 14 fl. Nederkalix til Plymouth, 300 stds. 30/ D. B. ¼ b, Luleå til Calais 550 stds., 33 frcs. D. B., Piteå til Zaandam, 420 stds., 14 fl. D. B. b., Hernøsand til London, 460 stds., 21/ D. B. b., Sundswall til London 500 stds., 21/6 D. B. b., Oxeløund til Rotterdam 5/ Luleå til Stockton, 1900 t, 5/9. Helsingør til Calais, 330 stds., 33 frc. D. B. Cronstadt til Montrose, 21/ D. B. b. Riga til Grimsby, 800 stds., 20/ D. B. Riga til Newport, 2700 loads Sleepers, 6/. Libau til London 1400 loads Sleepers, 7/, Archangel til Sharpness, 400 stds., 41/ D. B. b. Archangel til London, 750 stds. 37/6 D. B. b. Nicolaieff 11/6 n. c. og 11/9 n. c., Byg, Odessa til L. H. a. R. 10/, do 11 — n. c. 9/1100 qrs. Kustendje 11/3 n. c. prompt, Sulina 11/—n. c. Donau. any

direct, 13/—, Poti til Newport 13/—. Azoff 12/ — og 12/6 n. c. prompt, Bilbao til Newport 4 4½, til Middlesbro 5 4½, til Tyne 5 1½. Ergasteria til Newport 8 1½, til Swansea 9/3, til Rotterdam 9. Alexandria til Havre og Dunkirk 3900 t, £ 2050. Alexandria til U. K., 13000 qrs, £ 1375. Sicilien, 4 Ladepladser, til London. 1650 tons, £ 850. Spanien & Algiers til Antwerp- 867 netto Tons. £ 750.

D'Hrr. Funch, Edye & Co., New York, meddeler under 4de Maj:

Vi kunne med Tilfredshed notere en, om end kun meget begrænset Bedring i Efterspørgslen efter Dampere for fulde Ladninger af Korn, men de opnaaede Rater ere meget lave, idet Utilbøjeligheden i det europæiske Marked til at købe vore Frugter vedvarer. Part-Foretningerne viser ikke nogen nævneværdig Forandring og Raterne vedblive at være utilfreds-

## Efterretninger for Søfarende.

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

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

**Sundet. Stoppesignaler ved Helsingør Havn.** Om kort Tid blive Stoppesignalerne ved *Helsingør* Havn saaledes;

Om Dagen: Signalerne blive uforandrte saaledes, at en sort Kugle hejst paa Flagstangen ved Havnefyret betyder, at intet Skib maa løbe ind i Havnen, to sorte Kugler, at intet Skib maa løbe ud af Havnen.

Om Natten: En rød Lanterne vist under Havnefyret betyder, at intet Skib maa løbe ind i Havnen. En rød Lanterne vist under den hvide Lanterne, som belyser det N-lige Molehoved, betyder, at intet Skib maa løbe ud af Havnen.

**Hollænderdyb.** Vraget af den i *Hollænderdyb* sunkne Dampet »*Ela*« ligger S. 60° Ø., 8,840 Alen fra *Trekroner* Fyrtaarn, 55° 40' 44" N. Br. 12° 41' 40" Ø. Lgd.

Efter de foretagne Sprængninger findes nu ikke under 14 Fod over Vraget; Dybden uden om det er 7 Fv.

Mærkeskibet ligger 100 Alen V. t. S. for Vraget og viser de sædvanlige Signaler.

**Farvandet Syd for Fyen. Rudkjøbing-Løb.** I *Rudkjøbing-Løb* ere følgende Forandringer i Afmærkningen foretagne:

De sorte Stager med sorte Balloner ere ombyttede med røde Satger med røde Balloner. De sorte Flag ere ombyttede med Riskoste, de hvide Flag med Halmviske.

### Østersøen, Sundet og Lille Belt.

**Sverig. Limhamn.** Ved det V-lige Indløb til *Limhamn* er inden for Stagen med Kost paa NØ-Siden udlagt en rød Spidstønde omtrent midt mellem Bølgebryderens SV-Hoved og Stagen med Kost.

**Patholmsviken. Umeå Skjærgaard. Bottniske Bugt.** Fra Farvandet mellem *Bredskär* og *Holmsund* gaar et Løb N. om *Hillskär* til *Södra Patholmsviken*. Løbet er afmærket med en Stage paa 63° 41' 30" N. Br. 20° 22' 3" Ø. Lgd., en Stage paa 63° 41' 30" N. Br. 20° 22' 35" Ø. Lgd. og en Stage med Kost paa 63° 41' 30" N. Br. 20° 22' 58" Ø. Lgd.

**Finland. Tuitinsaari. Kotka. Finske Bugt.** Ledefyret paa *Tuitinsaari* er midlertidig ombyttet med en almindelig Lanterne.

**Rusland. Libau.** Ved *Libau* Havn ere følgende Fyr forandrede saaledes:

1. Det hvide, faste Fyr paa S-Enden af den S-lige Bølgebryder er slukket; ved Indløbet til Koffardihavnen er paa N-Enden af Koffardi-Molen tændt et hvidt, fast Fyr og paa S-Enden af den S-lige Bølgebryder et rødt, fast Fyr. S-Enden af den S-lige Bølgebryder ligger N. 9° V., 1,3 Kbl. fra N-Enden af Koffardi-Molen.
2. Ved Indløbet til Krigshavnen, N. for Koffardihavnen, er paa N-Enden af den S-lige Bølgebryder tændt et hvidt, fast Fyr og paa S-Enden af den N-lige Bølgebryder et hvidt, fast Fyr. Begge Fyrs Flamme Højde: 25 Fod. S-Enden af den N-lige Bølgebryder ligger N. 8° V., 1,3 Kbl. fra N-Enden af den S-lige Bølgebryder.

### Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Tyskland. Slesvig.** I Farvandene til *Büsum* ere Sommer-søenærkerne udlagte.

I *Norder Piep* ligger der nu otte sorte Spidstønder, mærkede Nr. 1—8.

I *Falsche Tief* ligger der nu, foruden Anduvningstønden, seks røde Spirtønder, mærkede A—F og fem sorte Spidstønder, mærkede Nr. 1—5.

**Weser.** Telegraf Vagerne mellem *Borkum* og *Weser* ere for Sommeren ombyttede med Tønder, saaledes: Ved *Hohe Weg* Fyrtaarn to, i *Blauen Balje* ved *Wangeroo* en, paa *Wangeroo* Red to, paa *Balrum* Red en, i *Nesswersieler Balje* en, i *Riffgat* ved Kablet mellem *Dinkenpolder* og *Norderney* en og i *Fischer Balje* ved *Borkum* to Tønder.

Fra 1ste Juni til 24de August 1894 alholdes Mineøvelser i *Jade*; fra 9de til 24de August med skarpladte Miner.

Pladsen begrænses: mod Ø. af tre gule Tønder med rødt Flag, af hvilke de to yderste ligge i Sejløbet 50 Alen fra Tønde Y og Z: mod V. af Watten; mod N. af en Linie fra den N-ligste gule Tønde til *Heppenser Siel*, midt i denne Linie ligger en gul Tønde med blaat Flag; mod S. af en Linie fra den S-ligste gule Tønde til den gamle Mole.

Fra 27de August til 12te September afholdes Mineøvelser ved Fyrskibet »*Geniusbank*«. Anvisning for Passage af Farvandet gives paa Stedet.

Saa længe skarpladte Miner ligge ude, føre Minepramme om Dagen rød Stander og om Natten to hvide Lanterner, lodret eller vandret for hinanden.

Signaler og Anvisninger fra Skib eller Land skulle ubetinges følges.

**Holland. Zeegat van Terschelling.** I *Blauwe Stenk* er en Stumptønde Nr. 8 a udlagt i 14 Fod Vand. 53° 12' 49" N. Br. 5° 18' 14" Ø. Lgd.

Lystønden som til Forsøg var udlagt Ø. for Klokkebaanke skibet i *Schultenat*, er inddragen.

**Westgat. Zeegat van Texel.** Barren i *Westgat* har flyttet sig mod S.

Spidstønderne Nr. 1, 2 og 3 ligge nu i Linien, *Kijkduin* Fyrtaarn mellem *Katolsk Kirke* og *Helder Kirke*.

Stumptønderne Nr. 1, 2 og 3 ligge nu paa de Pladser, hvor Spidstønderne laa.

Mærket paa Yderbarren er: *Kijkduin* Fyrtaarn overet med *Katolsk Kirke*, i hvilket den mindste Dybde er 17½ Fod.

De indre Tønder flyttes saarest mulig.

De tre smaa, sorte Tønder paa *Zuider-Haaksgronden* ere inddragne.

**Hoek van Holland.** I *Hoorn*. N. for Fyrlinien, er Dybden nu 19,7 Fod, almindelig Lavvande.

### Nordlige Atlanterhav.

**Vrag m. m. i Atlanterhavet.** I *Atlanterhavet* er Vrag m. m. truffen saaledes:

Den 22de April. 46° N. Br. 6° V. Lgd. Et stort Sejl-skib, tildels under Vandet. Stormasten 20 Fod over Vandet.

Den 24de April. 42° 6' N. Br. 31° 30' V. Lgd. Forladt, synkefærdigt Skib.

Den 25de April. 45° 17' N. Br. 41° 40' V. Lgd. Vraget af en Brig eller en Skonnert uden Master.

**Frankrig. Trousse Red.** Paa *Trousse Red* er det forbudt at ankre inden for følgende Grænser: Mod N. Linien mellem Fort *Boyard* N.-Kant og Fort *La Galissonniere* N.-Kant, mod S. en Linie i S. 60° V. fra *Ile d'Aix* Fyr, mod Ø. *Longe de Boyard* og mod V. *Ile d'Oleron*.

**La Pallice Red. Ile de Ré.** Et Vrag ligger sunket i 7 Fv. Vand paa *La Pallice Red*, c. 1,100 Alen fra Kysten. Vraget er afmærket med et Fartøj, som om Natten viser et rødt Fyr, om Dagen en sort Ballon.

stillende. Sukker-Fragterne fra Cuba ere atter blevne noget livligere, idet Trælast-Havnene have været i Stand til at forsyne sig med yderligere Dampskibs-Tonnage. I det hele taget er Dampskibs-Markedet utilfredsstillende, og formedelst Mangel paa udgaende Ladninger, kan Beskæftigelsen kun blive ulønende.

Efterspørgslen efter Sejlskibs-Tonnage vedbliver at være ringe, og omendskønt Tilbudet ikke er rigeligt, holder Raterne sig uforandrede. Specielt Petroleums-Skibene have Vanskelighed ved at finde Beskæftigelse og nødsages, med faa Undtagelser, til at acceptere meget lave Rater.

D'Hrr. Tellefsen & Co., Cardiff, meddele os under den 12. Maj.

Antoony Radcliffe Alexandria 6/—, Penzance Algiers 7 1/2 frcs, Albertina Barcelona 11/6 fuel, Stag Bergen 6/3, Red Cross

Brindisi 5/9, Lilie Bilbao 4/6, Frithjof Bremerhaven 4/9, Trag Copenhagen 5 9, Luchess of Cornwall Zantè 7/3, Skulda Frederikshald 6/6 Rails, Thornaby Genoa 6/4 1/2, Benefactor Gibraltar 5 7 1/2, Eshcolbrook Malta 4/10 1/2, Reindeer Marseilles 7 3/4 frcs., Mandalay Naples 6/6, Camrose Odessa 5/9, Rex Piraens 6 9, Trelawny Smyrna 6/, Hungaria Salonica 6/3, Agathe Stettin 5/—, Blencowe Taragona 9 6.

For Sejlskibe noteres: Cronstadt 5 3 5/6, Stockholm 5/6, Malmø 5/— 5/3, Lisbon 6/6, Havana 8 6 á 9 —, Jamaica 8/6 9/—, La Guairre or. Puerto Cabello fuel 12/—, Trinidad 9/6 10/—, as customary fuel, Port Praya 8 6 9/—, Rio Janeiro 14/—, Para 14 6 15/—, Jenbetiba 16 — fuel, Rio Janeiro 14/— c. 14 6 opt. Santos 18/— order, Rossario direct 12/9, Pernambuco 12 6 13/—, Bahia 12/6 13/—, Maranham 12/6 12/9, Ceara & tilbage til Liverpool eller Havre 28/— 30/— per ton D. W. 15 Fods Sk.

**Nova Scotia.** I Slutningen af April 1894 var der svær Is ud for *Nova Scotia* saa langt mod V. som til *Lunenberg*.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. New York Bay. West-Bank i New York Lower Bay** er tiltagen Ø. efter. Sort Tøndevager Nr. 7, *West Bank South*, er flyttet c. 1 1/2 Kbl. Ø. hen. Den ligger nu i 22 Fod Vand, fra *Elm Tree* Baake i S. 53° Ø. og fra *Coney Island* Fyr i S. 28° V.

Den N.-lige hvide Spirtønde, som ved Indløbet til *Ellis Island Channel* afmærker Grænsen, er flyttet lidt N. hen. Der er nu c. 1 2/3 Kbl, mellem de to Grænselønder. Den N.-lige ligger fra *Castle William* i N. 70° V., fra *Castle Garden* i S. 59° V. og fra *Statue of Liberty* i N. 50° Ø. Den S.-lige ligger fra *Castle William* i N. 86° V., fra *Castle Garden* i S. 54° V. og fra *Statue of Liberty* i N. 50° Ø.

### Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**Spanien S. Europa Point.** Fyret paa *Europa Point* er nu forandret og forstærket. Det viser Lys med To-Formærkelse hver 1/2 Minut; Lys 22 1/2 s., Mørke 2 1/2 s., Lys 2 1/2 s., Mørke 2 1/2 s.. Lysset er hvidt fra N. 16° Ø. gennem Ø. og S. til S. 47° V., rødt fra S. 47° V. til S. 70° V. over *Pearl Rock*, og hvidt fra S. 70° V. gennem V. til N. 56° V. I usigtbart Vejr forstærkes Lysstyrken. Synsviddens: 18 Kml.

Taaesignal gives ved To-Knald hver 5 Minutter.

**Spanien. Malaga.** Fyrtaarnet paa Yderenden af den Ø.-lige Ydermole ved *Malaga* er ødelagt. Det vil tage længere Tid at istandsætte Skaden.

**Italien. Fico Pynt. Caprera.** Tønden ved SV.-Kant af Grunden ud for *Fico Pynt* er inddragen.

**Korsika. Ajaccio.** Paa *Ajaccio* Red ligger i 23 Fv. Vand en Samling af forliste Ankre og Kæder, 1 1/2 Kbl. N. 55° Ø. fra *Ajaccio Mole*.

**Italien. Kap San Vito. Tarent-Bugt.** Den røde Spidstønde ved V.-Kant af Grunden ud for *Kap San Vito* er inddragen.

**Italiens Ø.-Kyst. Rimini.** Paa Dæmningen ved *Rimini* Kanallavn er tændt et grønt, fast Fyr. Flammens Højde: 19 Fod. Synsviddens: 3 Kml. Fyret vises fra en Pæl tæt ved Dæmningens Yderende.

**Østerig-Ungarn. Pirano. Istrien.** Ved *Pirano* er det røde, faste Fyr nu anbragt paa det fuldførte Molehoved. Det vises fra en Jernpæl. Flammens Højde: 22 Fod. Synsviddens: 3 Kml.

**Grækenland. Øen Prassudo.** Paa Øen *Prassudo* er opført et Fyrtaarn, men Tiden for Fyrets Trænging er endnu ikke bestemt. 38° 38' 40" N. Br. 24° 14' 45" Ø. Lgd.

**Rusland. Dnieper Liman og Bug.** I *Dnieper Liman* og *Bug* ere Sommersømærkerne udlagte.

Den 12te April 1894 ere Fyrskibene »*Pelhaeni*» og »*Bieg-litzki*» igen udlagte paa Station.

**Algier. Oran.** En hvid Fortøjningstønde er udlagt ved *Oran* Havneindløb, fra det grønne Fyr paa N.-Molen i S. 10° Ø. c. 1 Kbl. fra det røde Fyr paa Ø.-Molen i N. 76° Ø.

En 11 Fods Klippegrund ligger fra det grønne Fyr i S. 47° Ø., 2 1/2 Kbl., og fra det røde Fyr i S. 82° Ø.

### Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

**Mexiko. Tampico.** Den 9de April 1894 er et Skib 20 1/2 Fods Dybgaende gaact over Barren mellem Dæmningerne op ad Floden til Byen *Tampico*.

**Porto Riko. Mayaguez og Port Guarika.** Alle Tønder ved Indløbet til *Mayaguez* ere nu hvide.

En Lystønde skal udlægges mellem *Inner Manchas* og *Allard Bank*, og et rødt Fyr skal tændes paa Landingbroen. Baaken paa *La Laja Reef*, Indløbet til *Port Guanica*, findes ikke.

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

**Brasilien. Pernambuco.** Den 9de Marts 1894 laa følgende Tønder paa *Pernambuco* Red saaledes:

En rød Tønde ved N.-Siden af *Olinda-Channel* fra *Olinda Point* Fyr i S. 13° Ø., 1 1/8 Kml.

En sort Tønde paa N.-Siden af *English Bank* i 4 Fv. Vand, fra Fort *Picao* Fyr i N. 60° Ø., 1 1/16 Kml.

En rød Tønde paa S.-Siden af *English Bank* i 4 1/2 Fv. Vand, fra Fort *Picao* Fyr i S. 85° Ø., 3/4 Kml.

En sort Tønde ved N.-Enden af *Pedra Secca Bank* i 3 3/4 Fv. Vand, fra Fort *Picao* Fyr i N. 24° Ø., 4/5 Kml.

**Brasilien. Fortaleza.** Da Farvanget i Bugten ved *Fortaleza* stadig forandrer sig, tilraades det kun at besejle det med Lods.

### Karantænebestemmelser m. m.

*Frankrig.* — Skibe fra *Lissabon* underkastes Lægeundersøgelse og Desinfektion. I Tilfælde af Kolera ombord er der forordnet mindst 5 Dages Karantæne.

*Italien.* — Skibe fra *Tyrkiet* og *Portugal* underkastes Karantæneforholdsregler og henvises i Tilfælde af Kolera ombord til en af Sundhedsstationerne *Asinora*, *Poveglia* eller *Augusta*.

*Tyrkiet.* — Skibe fra *det Sorte Hav*, mellem *Trapezunt* og *Sinope* underkastes 1 Dags Observation i *Sinope*, ere de bestemte til *Konstantinopel*, tillige Lægeundersøgelse i *Cavak*. I Tilfælde af Kolera ombord, sendes Skibet tilbage til *Sinope*, dersom det har Passager ombord, i modsat Fald underkastes det streng Lægeundersøgelse i *Cavak*.

*Algier.* — Skibe fra *Portugal* underkastes Lægeundersøgelse og Desinfektion; findes noget mistænkeligt ombord, underkastes de 5 Dages Karantæne i *Matifon*.

*Gibraltarr.* — Skibe fra *Lissabon* underkastes 7 Dages Karantæne.

#### ABONNEMENTSPRISEN

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

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

#### AVERTISSEMENTSPRIS:

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

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER FREDAG.

Nr. 35.

Kjøbenhavn, Fredag den 25. Maj 1894.

1. Aarg.

INDHOLD: Sø- og Handelsrettsdomme. — Om Hyreforhold, af Overmaskinmester Wm. Andersen. — Solarometret. — Skibsbugsering ved Hjælp af Kæder og Elektromagneter. — Hyren i Kjøbenhavn. — Fra Sø og Land. — Tyske og franske Domme. — Havarier og Forlis. — Skibsefterretninger. — Fragtberetninger. — Efterretninger for Søfarende.

## AXEL E. AAMODT.

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

Grafiske Arbejder  
af enhver Art.

## Cacaopulver,

Kæks, Biscuits, Chocolate,  
Confekt.

Brødr. Tychsens Fabrikslager,  
Lille Kannikestræde 3, Kjøbenhavn K.

## Ankere & Kjæder, Tougværk og alle Skibs-Inventarier

anbefales fra Lager.  
John Forbæch,  
St. Annæ Plads 19 & 21.

## C. M. Fønnesbech,

Specialforretning i The.  
Fine, kraftige Kvaliteter;  
Udsalg: Østergade 10. Kjøbenhavn.

## Den anerkjendte Originale Rahtjens Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

Martin Nisson,  
Telefon 120. Nyhavn 53, Kjøbenhavn.

## Flensborgs Skibsbygning Selskab

udfører

Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kjæder  
særlig hurtigt og billigt.

Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

## C. F. Schlüter, teknisk Maskin- og Skibshandel.

Grundlagt 1857.

Kjøbenhavn. 26, Peder Skramsgade, K.

Import og Export-Lager til en gros Priser  
af Maskin- og Cylinderolier og Alt til  
Sømaskiner henhørende.



Lager og Eneforhandling i Kjøbenhavn hos Th. & O. Brøchner, 63, St. Kongensgade.  
Telefon 233.

De af Toldvæsenet  
anbefalede

## Toldblanketter

ere paa Lager  
hos

## S. Friedländer,

14 Ved Stranden.

## H. C. Petersen & Co.,

Udstillingsbygningen, Kjøbenhavn V.

Ludwigsbergs Donkey Pumper,  
Pulsometre, Centrifugalpumper,  
samt alle Sorter Pumper og Sprøjter  
i bedste Konstruktioner  
til billige Priser.

## Engelberts originale Olie,

bedste Cylinder-Olie,  
leveres til nedsat Pris.

Mod Efterligninger advares.

## Dækskoste

Dækskoste, 13 Rækker halvstive Piasava	6 Kr.	pr. Dusin.
do. 13 do. fint Piasava ud-		
mærkede Koste til Spulning af Dækket	8 »	»
Kuttendekkerer rene Børster	7 »	50 »
Levanger	7 »	»
Kosteskafter	1	»

Alle Sorter Malerpensler anbefales. Ethvert Rederi samt  
Damp- og Sejskibsførere vil se deres Fordel ved at købe  
deres Forbrug af Børstebinderarbejde direkte hos mig, da jeg  
fabrikerer det selv. Ingen Specialiteter; som Fagmand udfører  
jag alt til Faget henhørende. Telefon Nr. 2625.

## HANS PREHN,

Børstebinder.

Fabrik for Dæks- og Gadekoste.

Vesterbrogade 46.



# „Dansk Søfartstidende“

begyndte den 1. April et nyt Kvartal. Bladet bringer Artikler om alle i Forbindelse med Skibsfarten og Fiskeriet staaende Forhold og følger alle Bevægelser paa Søfartens Omraade her hjemme og i Udlandet; det bringer ugentlige Beretninger om Fragtforholdene gennem Meddelelser fra London, Liverpool, Newcastle o/ Tyne, Lübeck, New-York og Kjøbenhavn; det indeholder Søkortarkivets „Efterretninger for Søfarende“.

„Dansk Søfartstidende“ bringer en ugentlig Oversigt over danske Skibes Bevægelser, støttet paa Meddelelser fra de fleste danske Damp- og Sejlskibs-Rederier; endvidere udførlige Meddelelser om Nybygninger, Havarier, Forlis. Det bringer en ugentlig Beretning om Forhyringsforholdene, maanedlige Meddelelser om Fiskeeksporten og Fiskehandelen, Oversigt over de meteorologiske Forhold m. m. m.

„Dansk Søfartstidende“, Organ for Søfarten og Fiskeriet, fremtræder tillige som Efterretningsorgan for Skibsfarten og bringer gennem sine talrige Forbindelser i Ind- og Udland udførlige og paalidelige Meddelelser om alle Søfartsforhold.

Abonnement for April Kvartal 1894 à 1 Kr. 50 Øre foruden Postpenge, tegnes paa alle kgl. Postkontorer og Brevsamlingssteder, i alm. dansk Skibsførerforenings Kontor, St. Annæ Plads 13, K, fra 11—3, i Redaktionen, Holsteinsgade 9, Ø, og hos Fuldmægtig Westrup i det forenede Dampskibsselskabs Skibsinspektion. Dansk Søfartstidende egner sig fortrinligt til Annoncer, der ønskes udbredte i alle Søfartskredse i Ind- og Udland.

Annoncer modtages ovennævnte tre Steder og i Triers Bogtrykkeri, Bredgade 32, K.

Aut. Forhyringsagenter,

Kjøbenhavn.

F. Jepsen, Toldbodgade 2.

W. H. Wulff, Toldbodg. 15.

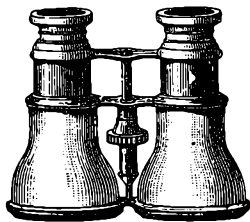
Galle & Jessens

oljefri, rene Poudre

Cacao uden Sukker

kan særlig anbefales

til Skibsbrug.



H. E. Holst's

Efterfølger,

Hans Liisberg,

Uhr- og

Instrumentmager.

Kjøb, Salg og Nybygning af Sejl og Dampskibe, Uddybningsmateriel, Transport-

pramme, Bugser- og Petroleumsaade

besørges fordelagtigt af

Ingeniør Andr. Vang, Kjøbenhavn.

## Staaltraadstovværk

i alle Kvaliteter og Konstruktioner for Transmissioner, Hejseværker, Kraner, Tovbaner etc.

Galvaniseret Jern- og Staaltraadstovværk, Galvaniserede Staaltraads Trosser og Kabler samt Liner til Skibsbrug, Lynafledertovværk af Jern og Kobber, Staaltraadsliner til elektriske Buelamper, Transmissions-Tov af Hamp, Manila og Bomuld, Transmissions Tov- og Snoreskiver, Patent-Laase og Patent-Smørelse for Staaltraadstovværk etc. leveres fra

KABELFABRIK, LANDSBERG a/W.

ved Repræsentanten for Danmark

WM. GOTTSCHALCH

Niels Juelsgade Nr. 1,

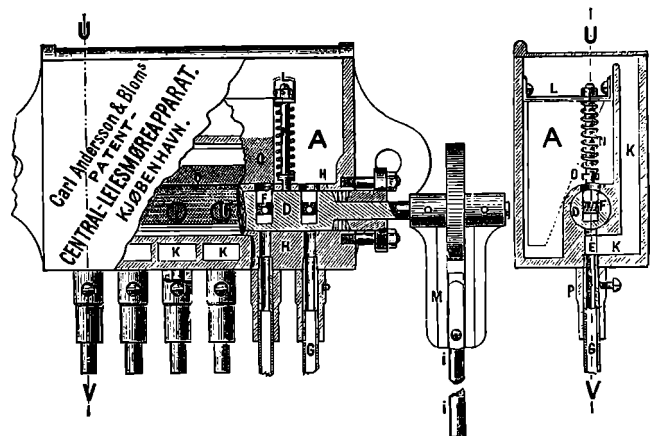
Kjøbenhavn K.

D'Hrr. Maskinmestres Opmærksomhed henledes herved paa Firmaet

CARL ANDERSSON & BLOMS

anerkjendte automatiske

„Central Lejesmøreapparat“.



I Løbet af 4 Aar afsat 3000 Apparater. Garanti 10 Aar.

## Cornelius Knudsens Etabl.,

37. Kjøbmagergade Kjøbenhavn.

Patent Multiplicator, Kompasser,

Sprit- og Baadskompasser,

Patent Tidsglas. Saltmaalere.

Sextanter og Oktanter.

Kaptejn Rungs

Universal-Bathometer.

Logge og Loddemaskiner.

Dybhavsthermometre

med Vendeapparat.

Barometre, Thermometre, Manometre.

Indicatorer. Tegnebestikker.

Parallellinealer.

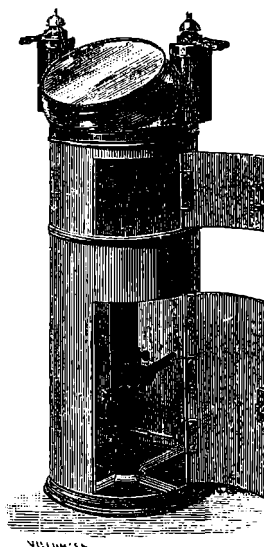
Marinekikkerter.

Complete Dykkerdragter

Premierløjtnant Clausens

Patent Universal Deflektor.

Reparationer udføres med Omhu.



## Sø- og Handelsretsdomme.

S. S. <sup>1331</sup>/<sub>1894</sub>, Dom afsagt den 9de Maj 1894 angaaende den ny Forhyringslovs Forstaaelse.

Efter at have beskrevet i sine Detajller det Forhold fra en herværende Gæstgivers Side, der havde foranlediget Tiltale mod ham for Overtrædelse af Lov af 12te April 1892 om Forhyringsagenter m. m. — udtaler Dommen sig saaledes: »Ligesom Tiltalte nu i det førstnævnte af de tre heromhandlede Tilfælde efter sin egen Fremstilling har afsluttet selve Forhyringskontrakten, saaledes maa han, efter hvad der er fremkommet, siges ogsaa i de to andre Tilfælde at have befattet sig med Tilvejebringelsen af Søfolk til Skibe og ialt Fald delvis at være optraadt som Mellemand derved, idet han i det andet Tilfælde i alt Fald til dels optraadte som Tolk under Forhandlingen, uden at det i saa Henseende kan faa nogen Betydning, at han ikke i de to sidste Tilfælde vil have modtaget noget direkte Vederlag, hvorved bemærkes, at han i alt Fald havde indirekte Fordel af de hos ham stedfundne to Forhyringer gennem den derved fremkaldte Beværtning i hans Gæstgiveri, medens saadan Beværtning netop er de autoriserede Forhyringsagenter forbudt. Spørgsmaalet bliver derefter kun, om Tiltaltes Opræden maa siges at være lovlig for saa vidt den i de omhandlede Tilfælde kun har angaaet fremmede Søfolk til fremmede Skibe, i det førstnævnte Tilfælde endog til et i Sverig liggende Skib.

Dette findes imidlertid ikke, saaledes som Loven om Forhyringsagenter af 12te April 1892 er affattet, at kunne statuere, idet den, uanset hvad der maatte have været Tilfældet, medens de tidligere Forskrifter om Forhyring af Søfolk vare gældende, og uanset at nogle af Forskrifterne i selve den nævnte Lov kun kunne finde Anvendelse paa danske Søfolk og danske Skibe, dog maa antages efter Ordene at forbyde al privat Virksomhed med Hensyn til Tilvejebringelsen af Søfolk — danske eller fremmede — til Skibe — danske og fremmede, her eller andetsteds — som ikke udtrykkelig er hjemlet ved dens § 1. Vedkommende dømtes derfor til at betale en Bøde paa 100 Kr. til Bombøbessen, samt Sagens Omkostninger.

Som det vil ses giver Dommen Forbudet mod

Uautoriseredes Forhyringsvirksomhed den videst mulige Udstrækning. Forbudet antages at ramme, selv om Virksomheden nærmest er en Virksomhed som Tolk, selv om Vederlaget blot bestaar i forøget Søgning, selv om de forhyrede Søfolk ere fremmede, selv om Skibet, hvortil de forhyres, er fremmed, ja selv om det blot er Forhyring af fremmede Søfolk til et fremmed Skib, der er beliggende udenfor dansk Territorium.

S. S. <sup>838</sup>/<sub>1893</sub>, Dom afsagt den 16de Maj 1894 angaaende Forstaaelsen af forskellige Klausuler i et Certeparti.

Antaget at en Klausul i et i Leith oprettet Certeparti, hvorefter Skibet skulde have Sikkerhed i Ladningen for Betaling af Fragt, Dødfragt og Overliggedagspenge ved Udløsningen, medens Spørgsmaalet om Overliggedagspenge ved Indladningen »was to be settled here«, ikke hindrede Skipperen fra, da Befragteren ikke vilde betale de af ham i Anledning af Forsinkelse ved Indladningen forlangte Overliggedagspenge, at udfærdige Konossementer, paa hvilke han tog Forbehold med Hensyn til sit Krav paa disse, og derefter i Henhold til dansk Sølovs § 120, 3die Stykke og § 144, 2det Stykke at kræve dem af Ladningsmodtageren i Kjøbenhavn. (To af Dommerne afgav et herfra dissenterende Votum, gaaende ud paa at de citerede engelske Ord maatte opfattes som paalæggende Skipperen en Forpligtelse til udelukkende at klare Spørgsmaalet om Overliggedagspenge ved Indladningen i Storbritannien med de derværende Befragtere).

Endvidere antaget, at en Klausul i Certepartiet om at Tiden fra Kl. 2 Lørdag Eftermiddag til Kl. 6 Mandag Morgen i intet Tilfælde kunde medregnes, kun kunde antages at sigte til det Tilfælde, at saadant Tidsrum faldt indenfor Liggedagene, medens Overliggedagene som sædvanlig maatte regnes som løbende Dage (én af Dommerne gav paa dette Punkt dissenterende Votum).

Under disse Omstændigheder kan Dommen vel antages at ville blive appelleret til Højesteret.

E. T.

## Om Hyreforhold.

Af Wm. Andersen, Overmaskinmester paa Gl. Carlsberg.

I »Dansk Søfartstidende« Nr. 29 er Hr. Hillestrøm atter ude med en Artikel om Hyreforhold, hvori han betegner mit Svar som af en helt anden Art, en helt anden Natur, end han havde ventet, og kan ikke imødegaa mig Punkt for Punkt, hvad jeg forøvrigt heller ikke har været sangvinsk nok til at vente.

Da jeg læste Hr. H.'s Artikel, maatte jeg flere Gange spørge mig selv, om jeg ogsaa læste rigtigt; thi hvad Hr. H. nu fremfører, er jo saa langt fra, hvad han tidligere har skrevet, at sund Menneskeforstand — ikke Partiinteresse — maa spørge: »Hvorledes mon det bliver næste Gang Hr. H. skriver?« Man maa virkelig forbavses over Hr. H.'s Maade at argumentere paa; thi det er altid Undtagelserne, han benytter som Regel. Naar han taler om Styrmandenes Betydning ombord, forudsætter han altid abnorme Tilstande, som f. Eks. »Føreren er skyllet overbord, Føreren har indsat sin Stedfortræder, det er Styrmanden o. s. v.«

Ligeledes naar han skal føre Bevis for sin egen Kompetence til at skrive, som han gør, bruger han Vendinger som »det kan jo godt være, at jeg netop har specielle Erfaringer — at min Ringhed jo godt kan være i Besiddelse af den fornødne Erfaring o. s. v.« Ja, det

kan godt være; men det er dog ikke afgjort, at det er saaledes og herfor skylder Hr. H. Beviset.

Man maa virkelig forbavses over Hr. H.'s Dristighed, naar han paastaar, »at jeg er fuldstændig paa Vildspor og at det slet ikke er det, som jeg tror, at der er Tale om,« nemlig Spørgsmaalet om »hvortidt Maskinmestrenes Ansvar og Arbejde, saavel som Fyrbødernes honoreres for højt, og om Styrmandenes Ansvar og Arbejde honoreres for lavt.«

For ethvert fornuftigt Menneske, som har læst Hr. H.'s Artikel i »Dansk Søfartstidende« Nr. 19, maa det absolut staa klart, at det er netop det og kun det Hr. H. har skrevet om; at han har ment noget andet, ja, det ved jeg ikke, det kan jo godt være; men det er vanskeligt for andre at vide, at naar Hr. H. skriver Et, saa mener han noget Andet.

Hr. H. oplyser nu altsaa »Dansk Søfartstidende«s Læsere om, at han har ment »Hyreforholdene, sete i Forhold til Skibets Fortjeneste,« eller om man vil »Skibsfartsforholdene.« Det glæder mig, at jeg ved min Artikel har faaet Hr. H. til at komme frem med, hvad han egentlig kan have ment og paa Basis heraf vil der jo godt kunne føres en Diskussion, naar man blot er sikker paa, at det nu ogsaa er det, Hr. H. har ment; jeg skal derfor følge ham Punkt for Punkt.

»Folkehyren bør være fluktuerende« skriver Hr. H., men lader ikke til at ane, at det bliver den ganske af sig

selv, uden Hr. H.'s Anvisning; thi er der Overproduktion af farende Søfolk, — Førere, Maskinmestre, Styrmand, Fyrbødere, Matroser o. s. v., vil Lønningsforholdene rette sig derefter, idet da Tilbudet bliver større end Efterspørgslen og Forholdet bliver akkurat, som ved ethvert andet Fag i Land.

»Hvad den almindelige Folkehyre angaar, udtalte jeg ganske i al Almindelighed, at 50 Kr. maanedlig maatte anses for en passende Hyre og denne Anskuelse vil jeg frit hævde, uagtet jeg ikke er blind for Skibsfartens daarlige Stilling,« saaledes skriver Hr. H. nu.

Hvad er Meningen med dette Orakelsvar? ligger der bag disse Ord en Antydning af, at Fyrbødernes Løn vel egentlig burde være lavere, om den skulde staa i det rette Forhold til Skibsfartens daarlige Stilling? Hvis saa er, har Hr. H. Grund til med Farisæeren at udbryde: »Herre, jeg takker dig, at jeg ikke er som disse Toldere og Syndere,« med andre Ord, at Hr. H. ikke er henvist til selv at skulle ernære sig og sin Familie med en saadan Indtægt. Dette Spørgsmaal skal jeg, som alt omtalt, senere komme tilbage til, da det efter min Mening fortjener en udførligere Behandling end der her er Plads til.

Ønsket om at Fyrbøderne deles i to Klasser er gammelt og har længe været drøftet af Maskinmestrene, ganske i Overensstemmelse med de af Hr. H. anførte Grunde.

»Nu kommer vi til det brændende Punkt,« som Hr. H. siger, og som han saa godt kender og har haft den rigeste Lejlighed til at studere, — Hvor? Mon paa Mønstringskontoret? — og som Hr. H. mener har kaldt mig frem paa Arenaen til Kamp; men her tager Hr. H. meget fejl, det som jeg har taget til Genmæle imod, er Hr. H.'s anmassende Optræden som Dommer i en Sag, han ikke har fjerneste Begreb om, hvilket jeg i det Følgende skal paavise.

Hr. H. siger: »Skibsføreren kan overdrage sin Myndighed til en Stedfortræder; — Styrmanden;« — men glemmer at tilføje, at det kun er i Tilfælde, hvor han — Skibsføreren — ikke selv kan være tilstede; skær en Ulykke i et saadant Omfang, at en Matros, som har Styrmandseksamen, maa fungere som Skibsfører, med Krav paa absolut Lydighed fra Maskinmestrens Side, maa Hr. H. jo vel kunne forstaa, at Maskinmesteren, saavel som enhver anden ombord, vil gøre alt hvad der kan tjene til Skibets og dermed hele Besætningens Frelse, uanset fra hvem Befalingen gives. Her er atter et Bevis paa Hr. H.'s Forkærlighed for at anvende Undtagelserne i Reglernes Sted; thi hvis anførte Eksempel skulde være Maalestok for »Forholdet«, med andre Ord »Gager«, maa altsaa efter Hr. H.'s Logik, en Matros med Styrmandseksamen mindst staa paa lige Fod, ja endog over en Maskinmester, hvad Gage angaar. Her glemmer Hr. H., at Sagen ogsaa har en anden Side; der kunde jo tænkes det Tilfælde, at Dæksmandskabet under særlige Forhold, — f. Eks. til Kullempning, Baksning af større Maskindele, etc. — af Skibsføreren blev kommanderet ned i Maskinrummet for at assistere der, og de vilde selvfølgelig komme til at skyldes Maskinmesteren ubetinget Lydighed, saa at det er klart, at det er ikke den Omstændighed, at Forholdene i et givet Øjeblik kan lægge Myndigheden i dens eller dens Haand, der er bestemmende for disse Personers Værd i al Almindelighed.

Hvad specielt Forholdet mellem Dæks- og Maskinpersonalet angaar, indser ethvert fornuftigt Menneske, at hver af disse, i Følge deres Uddannelse, har sit særlige Felt, og under eventuelle Katastrofer — som Hr. H. ynder at fremdrage — er det det foreliggende Tilfælde, der skal afgøre, hvilken af disse der i Øjeblikket er den vigtigste Faktor ombord; i sin Helhed tør jeg dristigt paastaa, at en Styrmand vilde være lige saa ilde stedt i Maskinrummet, som en Maskinmester paa Kommandobroen, hvorfor jeg ikke sér mig i Stand til at besvare et saa enfoldigt Spørgsmaal som: »skulde monstro Maskinisten tage Kommandoen.«

Naar Hr. H. endvidere siger: »Og naar det evident staa fast, Styrmandene over Maskinmestrene, deres Be-

tydning ombord over de sidstes,« saa spørger jeg: »Hvor staa det skrevet? Hvem har sat det fast? Er det Dem Hr. H.? Thi hvis det skal være Beviset, at »Djimphna« maatte bruge Sejlkraft og at Grønlandsfarerne »Hvidbjørnen«, »Fox« og »Fox II« ere riggede, saa er det atter et Bevis for, at De ikke er inde i det, De taler om, idet ethvert Menneske, der kender noget til de nævnte Skibe, véd, at deres Maskinkraft særligt er som Hjælp til at komme frem i løjt og stille Vejr og ved Ind- og Udsejling af Havnene. At Maskinen ikke er synderlig stort værd (i Øjeblikket) naar, som i det anførte Eksempel, Maskinakslen — rettere Skrudakslen — knækker paa et saa uheldigt Sted, er en Selvfølge; men da dette heldigvis heller ikke er Regel, saa kan der anføres mange Eksempler, hvor Maskin-Krumtap- Stop- eller Skrueakslen er knækket inde i Skibet og af det ombordværende Maskinpersonale, med højst primitive Midler er repareret paa en saadan Maade, at Skib og Besætning er bragt sikkert i Havn.

Et Eksempel staa vist endnu i friskt Minde hos mange, nemlig »Cunard Liniens« Dampner »Umbria«, der knækkede sin Stopaksel den 29de Januar 1893 og efter 88 Timers utrætteligt Arbejde var repareret saaledes, at Skibet ved egen Hjælp dampede ind til New York. Det kunde maaske interessere Hr. H. at høre, — trods det ringe Ansvar og Arbejde han mener, der paahviler Maskinmestrene — at ombord i ovennævnte Skib modtog 1ste Maskinmester en stor Anerkendelse fra »Cunard Selskabets« Bestyrelse, idet denne bevilgede ham en Sum = 18,000 Kr. med en særdeles smuk Motivering, fordi han havde været sig sit store Ansvar fuldt bevidst og med Dygtighed udfyldt sin Plads under Havariet.

Hr. H. udtaler som sit Haab, »at der kommer nok med Tiden Lovbud om Rigning af Dampere, saaledes at disse i paakommende Tilfælde kunne være uafhængige af Maskinkraften.« Nej, Hr. H., De er atter her paa Vildspor; i dette Dampens og Elektricitetens Aarhundrede er det ikke i Retning af Rig, at Skibene bygges, det var vore Forfædres Maal, det er overvundet, nu gaar Skibs-Tekniken i en hel anden Retning, nemlig i at give Skibene Pælemaster, 2 Maskiner og 2 Skruer, saaledes som det er Tilfældet med de i de senere Aar byggede moderne Skibe, f. Eks. »Augusta Victoria«, »Fürst Bismarck«, »Campania«, »Lucania« og »Scott« m. fl.; dette havde Hr. H. vidst, hvis han fulgte lidt med i Udlandets Tidsskrifter. At dette er det rigtige, afgiver ovennævnte Capdampner »Scott« Bevis for, idet den i Fjor i den engelske Kanal sprængte sin ene Maskines Højtryksylinder; men ikke desto mindre dampede til Cap og tilbage til England igen med den anden Maskine og det med en gennemsnitlig Fart af 16 Mil; at Hr. H. endnu ikke — trods sin 19-aarige Erfaring — er inde i disse Forhold, derpaa tyder bl. a. hans med tvivlsom Overlegenhed fremførte Udtalelse paa det faglige Omraade »at benytte Maskinen — han mener vel Dampkedlen, — som Varmeapparat.«

Hvad Lønningsspørgsmaalet angaar, skal jeg, omend skøndt Hr. H. i sin Artikel — »Dansk Søfartstidende« Nr. 29 — udtaler: »den forlorne Overlegenhed, hvormed Hr. A. svinger sin Tomahawk, afficerer mig ikke i mindste Maade, tillade mig at vise Søfartstidendes Læsere, at jeg ikke har svunget Tomahawken med forløren, men med fuldstændig ægte Overlegenhed.

»Tallene tale«:

I »Dansk Søfartstidende« Nr. 19 opgiver Hr. H. Styrmandenes Hyre saaledes:

2den Styrmand	60—70 Kr. mdl.
1ste —	70—80—90 højst 100 Kr. mdl.

men i samme Blads Nr. 29 derimod:

2den Styrmand	70—90 Kr. mdl.
1ste —	100—125 - - ,

som man ser en ganske antagelig Differens, som Hr. H.

nu forbauser Læserne med, idet disse med Forundring maa spørge: »hvorledes kan Hr. H. bringe disse Opgivelser i Overensstemmelse;« Hr. H. siger nemlig i sin første Artikel, at de der for Styrmandene opgivne Gager ere de højeste; her skulde vel ikke foreligge en lignende Ejenommelighed, som ved Fyrbøderhyren, hvilken Hr. H. gled saa let forbi?

(Jeg haaber endnu paa, at han forklarer mig, hvorledes Fyrbøderhyren hos ham kunde blive til 50 Kr. mdl. i den af mig paapegede 10aarige Periode, da den faktisk kun var 40 Kr., ligesom jeg vilde være ham taknemmelig for nærmere Oplysning om det Dampskib, hvor 2den Mesters Gage beløber sig til 150 Kr. mdl., medens 1ste Styrmands kun er 70 Kr.)

Endvidere opgiver Hr. H. i »Dansk Søfartstidende« Nr. 29 Gagerne i Øresundsfarten saaledes:

1ste Styrmand	100 Kr. mdl.
1ste Maskinmester	140—250 - -
2den	70—130 - -

men ogsaa her ere Tallene forvanskede, og jeg skal tillade mig at angive »de rette« Hyreforhold. De højeste Gager, der oppebæres i Øresundsfarten, ere:

1ste Maskinmester	210 Kr. laveste	150 Kr. *)
2den	110 -	60 - **);

dog skal jeg hertil bemærke, at Alt hvad der overstiger Gagerne, henholdsvis 160 Kr. for 1ste og 80 Kr. for 2den Maskinmester, ere personlige Tillæg, der ydes dem af forskellige Grunde, saasom; lang og tro Tjeneste el. lign. Hertil skriver Hr. H. yderligere: »Jeg havde saaledes fuldstændig Ret til, at sammenstille en 1ste Maskinmester med 250 Kr. med en 1ste Styrmand med 90 Kr.«

Men det er netop det, han ikke har haft Ret til, idet han opgiver 1ste Styrmands Gage 10 Kr. lavere og 1ste Maskinmesters 40 Kr. højere end de faktisk ere og derfor staar det endnu fast: »man merkt die Absicht und wird verstimmmt« og jeg tillader mig at tilføje Hr. H's egne Ord: «Med den Taktik han har benyttet, vinder han ingen Sejre, endsige Lavrbær.»

I Tilknytning til Lønningsspørgsmaalet skal jeg meddele, at en Maskinmester aldrig tør tillade sig Stilstand og hvile paa de engang erhvervede Kundskaber; dertil er saavel Maskin- som Elektrotekniken i en for rivende Udvikling og den Maskinmester, der ikke følger denne, vil snart sejle agter og blive ubrugelig. Tør Hr. H. benægte, at her ogsaa er et Arbejde, der er sin Løn værd. —

Med Hensyn til de Friheder »de ærede Maskinmestre tager sig ombord«, skal jeg kun bemærke: »saa langt ned kan jeg ikke følge Hr. H. i Diskussionen,« og hvad vedkommer det iøvrigt Hyreforholdene, at en 1ste Mester har trukket frisk Luft paa Dækket, medens han har ladet en Fyrbøder passe Maskinen, hvilket Hr. H. er saa heldig at kunne dokumentere? Saavidt jeg kan se »Slet ikke,« med mindre Hr. H. har den Dristighed derigennem at ville insinuere, at en Fyrbøder under alle Forhold vilde kunne udfylde en Maskinmesters Plads.

Hvad Ansvars-Spørgsmaalet ombord angaar, behøver man jo blot at henholde sig til Loven, der udtrykkelig siger: »Maskinmesteren er ansvarlig for Maskinerne, deres Drift og Pasning; Skipperen er ansvarlig for Skibet og dets Navigering, hvormed det paahviler Styrmanden at gaa ham til Haande.« Denne (Styrmanden) kan altsaa ikke træffe Disposition paa egen Haand, men staar i samme Forhold til Føreren, som 2den Mester til 1ste; skal der derfor opstilles nogen Sammenligning mellem Officererne ombord i Dampskibe, maa det blive mellem Skibets

Fører og Maskinens Fører. I Forbindelse hermed skal jeg citere, hvad en bekendt engelsk teknisk Bog siger om de to Mænd: »Føreren og Maskinmesteren ere de to vigtigste Mænd, som Ejeren har ombord i sit Skib; den Ene for at føre det fra Havn til Havn og den Anden for at sørge for, at det gøres paa den mest økonomiske Maade.

Endelig er der Sammenligningen mellem en Maskinmesters og en Dampskibsførers Garderobe, af hvilke den sidste siges at være 1000 Kr. mere værd end Maskinmesterens, omendskønt Føreren efter Hr. H's egen Opgivelse kun har 16 Kr. 66 Øre mere om Maanedens; mon Hr. H. har betænkt, at en Maskinmesters Garderobe ofte staar ham i cirka 5—600 Kr. Paa dette Punkt var det ønskeligt, om Hr. H. havde været i Stand til at argumentere med paalidelige Tal; thi den sunde Fornuft siger jo, at en Mand med 2000 Kr. i Gage, ikke er i Stand til at føre en Garderobe paa cirka 1600 Kr., især da ikke naar han, som vel de fleste Skibsførere, skal forsørge Familie. Forinden Hr. H. paa dette Omraade har fremført bedre Bevismateriale end løse Paastande, kan jeg ikke nærmere diskutere denne Side af Sagen.

Til Hr. H's Bemærkning om de gamle Mestre »uden Uddannelse« kan jeg her kun underrette ham om, at i de mest betroede Stillinger, f. Eks. i vore Udvandrerampere, ere netop saadanne Mænd ansatte, og at de, selv blandt Kolleger og formodentlig ikke mindre blandt d'Hrr. Redere og Maskininspektører, anses for at være udmærket dygtige Mænd i deres Pladser, trods Hr. H's Klassificering.

Som en Illustration til de faa Pladser — Stillinger — i Land, som efter Hr. H's Mening staa aabne for Maskinmesterstanden, tjener, at i Løbet af Hr. H's snart over hele København bekendte 19aarige Erfaringsperiode, have over 200 Maskinmestre fundet Erhverv i følgende Stillinger:

Maskinfabrikanter 7, Maskiningeniører 6, Maskininspektører 11, Fabriksbestyrere og Værkførere 31 og under Fabriksinspektoratet og Lign. som Assistenten 4, medens Resten, cirka 150, ere ansatte som Maskinmestre og Elektroteknikere, af hvilket sidstnævnte store Antal ingen have Gager under 120 Kr. mdl. med fri Bolig, Lys og Brændsel, medens adskillige have mellem 250 og 350 Kr. mdl. Gage; hertil kommer et mindst ligesaa stort Antal, ansatte som Tegnere, Underværkførere, Kvartermænd og Montører etc. med Løn fra 100 til 120 Kr. mdl. Med denne Maalestok for Øje, haaber jeg det vil staa Hr. H. klart, at Maskinmestrene, som jeg tidligere har omtalt, kunne tjene deres Brød i Land og det i mange Tilfælde nok saa rigeligt som paa Søen, saa for dem, forekommer det mig, ser det ikke saa sørgeligt ud, som Hr. H. gerne vil give det Udseende af, ligesom jeg haaber, at Hr. H. og ikke mindst de af »Dansk Søfartstidendes« Læsere, for hvem det omdisputerede Spørgsmaal hidindtil ikke maa have staaet fuldstændig klart, gennem denne Diskussion maa have faaet den rette Forstaaelse af Maskinmesterstandens Betyning, saavel i sin Helhed, som specielt hvad Forholdet ombord angaar.

Det staar evident fast, at Maskinmesterstandens Stilling ombord kun er den fortjente Løn for det store og ansvarsfulde Hverv, disse Mænd have at røgte; dette vil heller næppe i Fremtiden blive af ringere Betydning, som Følge af den stadig fremadskridende tekniske Udvikling, der er et Særkende for det 19de Aarhundrede.

Da vi af forskellige Grunde maa ønske denne Diskussion afsluttet, have vi tilstillet Hr. Fuldmægtig Hillestrøm ovenstaaende Indlæg og fra ham modtaget nedenstaaende Udtalelse. I vort næste Nummer skulle vi komme tilbage til denne Sag, nærmest for at angive vort eget Standpunkt, og hermed vil Diskussionen være afsluttet i »Dansk Søfartstidende«

Red.

Hr. Redaktør!

Jeg takker Dem, fordi De har været saa venlig at sende mig Hr. Maskinmester A.'s (ovenstaaende) Indlæg

\*) Dette er endda kun en Mester, der har tjent Selskabet i 28 Aar, som oppebærer den Løn — 210 Kr. —

\*\*\*) Her er de 110 Kr. et ganske enkelt Tilfælde, og den af Hr. H. nævnte »130 Kr. høje 2den Mestergage« har aldrig eksisteret i den Fart.

til Gennemlæsning og for Deres Henstilling, om jeg hertil vil knytte nogle Bemærkninger.

Ja tilvisse, men kun nogle ganske faa. Enhver Uhildet vil med Lethed se, at Hr. A. har skadet den Sag, han kæmper for, ved at anvende Midler, der staar i stærk Misforhold til det, man ellers kalder en saglig og dannet Diskussion; hvor uheldig han har været, ses blandt andet af, at han i sin Hjælpeleshed har maattet ty til saa ufine Vaaben som Personligheder.

Hermed er jeg færdig med Hr. A. Det vilde være aldeles ørkesløst at fortsætte, netop fordi Hr. A. mangler Forudsættningerne: Forstaaelse af det læste, Syn for det, det drejer sig om, og — last not least — Blik for det Hensyn, der er den første Betingelse for enhver Polemik.

Hvad Sagen i og for sig angaar, er det tilstrækkeligt, naar jeg her til Slut resumerer:

Selvfølgelig har jeg ingensinde villet »nedsætte«, end sige »krænke« den ærede Maskinmesterstand, hvis Betydning for Dampskibsfarten intet fornuftigt Menneske kan underkende; — men jeg har hævdet, at Maskinmestrenes Stilling om Bord har været og er værdsat for højt i Sammenligning med den overordnede Skibsfører og den utvivlsomt ligeledes overordnede Styrmands Stilling.

Men denne hele Sag om Lønningsforholdene og Livsvilkaarene samt Stilling for Skibspersonalet er en Sag, som absolut bør tages under Overvejelse af en dertil nedsat Kommission; den lader sig ikke drøfte tilstrækkeligt udtømmende i et Dagblads eller en Tidendes Spalter — aller mindst naar den bringes ind i et saa uheldigt Spor som det af Hr. Maskinmester A. valgte.

Kjøbenhavn, den 22de Maj.

Deres meget ærbødige  
E. Hillestrøm.

## Solarometret.

(Sluttet).

Fremgangsmaaden ved Benyttelsen af Instrumentet er for Solens Vedkommende følgende:

Find i »Nautical Almanac« Solens Deklination og Tidsækvationen svarende til det omtrentlige Middelklokkeslæt i Greenwich.

Indstil dernæst Rektascensionskredsens forskydelige Nonius paa Deklinationen, ret Kikkerten mod Solen og brug Billedet i Aksen ved at hæve eller sænke den ophøjede Pol, hvis Afstand fra Horizontkredsen da ved Aflysning giver Iagttagereens Brede.

I det Øjeblik, Solen haves nøjagtig i Kikkertaksen, vil dennes Vinkelafstand langs ad Azimuthkredsen til Horizontkredsen være lig den sande Højde. Find derfor til dette Moment Mkl. i Greenwich efter Kronometret og aflæs endvidere Kursen efter Kompasset samt endvidere den nøjagtige Stilling af Horizontkredsens midtskibs Nonius. Forskellen mellem de to sidstnævnte Aflysninger er den devierende Misvisning, hvoraf Deviationen kan bestemmes.

Vinklen mellem Rektascensions- og Meridiankredsen, som er lig Solens Timevinkel, kan derefter aflæses i Ro og Mag.

Af Timevinklen findes Sandklokkeslættet, der ved Hjælp af Tidsækvationen forandres til Mkl. ombord og Forskellen mellem dette og Mkl. i Greenwich efter Kronometret giver Iagttagereens Længde.

Og endelig kan paa det Sted, hvor Azimuthkredsen møder Horizontkredsen, Solens sande Azimuth aflæses.

For Maanens og Stjernernes Vedkommende foregaar Observationerne paa samme Maade, alene med den Undtagelse, at man for at kunne bringe disse Himmellegerer midt i Kikkerten oplyser Traadkorset ved Hjælp af en lille elektrisk Lampe.

Den fundne Timevinkel maa i dette Tilfælde lægges til

henholdsvis Maanens eller Stjernens Rektascension, hvorved faas Stjernekløkketslættet, og Forskellen mellem dette og Middelsolens Rektascension giver da Middelklokkeslættet paa Observationsstedet.

Betydningen af stadig at have et Middel til Deviationens Bestemmelse ombord i Nutidens Jernskibe kan ikke sættes for højt. Erfaringen viser, at ingen Kompensation af Skibets Magnetisme eller Bestemmelse af dens Virkning paa Kompasset er paalidelig for en længere Tid eller en betydelig Forandring af Bredden. Jevnlige Observationer ere nødvendige for at kunne have Tillid til Kompasset, og selv da maa dets Angivelser betragtes med Mistro.

Som Regel findes Deviationen nu ved Hjælp af Tabeller over Solens Azimuth. Naar Pejlingen tages maa samtidig observeres Højde med Sekstanten for at finde Sandklokkeslættet eftersom Solens Timevinkel benyttes til Udtagelsen af den retvisende Pejling.

Vil man i samme Øjemed anvende Maanen eller en Stjerne, er det nødvendigt at bestemme Himmellegemets Timevinkel, hvad der dog kun kan ske ved Højdemaaing, og en saadan Observation om Natten er som nævnt temmelig upraktisk. Kompassets Deviation bliver derfor som oftest alene fundet om Dagen, naar Solen er synlig.

Solarometret udfører imidlertid baade Sekstantens og Pejlaparatets Hverv med den yderligere Fordel, at det er brugeligt om Natten og ikke kræver besværlige Beregninger, hvortil endvidere kommer, at Observatøren altid kan skaffe sig Bevis for, om Resultaterne, som faas fra Solarometret, ere fuldt paalidelige eller ej.

En Højdeobservation af Solen eller et andet Himmellegeme byder i og for sig ikke nogen Garanti for et nøjagtigt Resultat, og dette kan muligvis blive endnu mere upaalideligt og utilfredsstillende paa Grund af den Kilde til Fejl, der ligger i Nødvendigheden af temmelig nøjsommelige Beregninger.

De Forenede Staters hydrografiske Institut har nylig offentliggjort et Vrag-Kort, hvorpaa det er anført, at der gennemsnitlig aarlig gaar tabt 2172 Skibe, 12,000 Liv og en Pengeværdi af 100 Millioner Dollars. Ved et omhyggeligt Skøn over Grundene til disse Tab, vil det ikke være meget fejl at skrive de 10 Procent paa Kontoen: fejlagtig Navigering, hvilke altsaa kunde være undgaaede, om et Instrument som Solarometret havde været i almindelig Brug.

Ti Procent af det hele Tab vil sige over 200 Skibe, 1000 Liv og 10 Millioner Dollars.

Solarometrets Betydning er imidlertid ikke alene begrændset til Bestemmelsen af et Skibs nøjagtige Plads og Kompassets Deviation til hvilken som helst Tid paa Dagen, naar et eller andet Himmellegeme er synligt; men de rigtige Resultater ville samtidig gøre det muligt for et Skib at følge Storcirklen uden Afvigelse og holde sig paa de trans-oceaniske Ruter med et Jernbanetogs Sikkerhed. Tid, Kul og Penge ville spares ved at sætte Dampskibene i Stand til at sejle ad de mest direkte og korteste Veje til deres Bestemmelsessteder.

Skibe, der gaa frem og tilbage ad den samme Rute i lange Tider, ville med Sikkerhed formaa at skaffe værdifulde Oplysninger vedrørende Havstrømningernes Sætning og Fart.

Skær, Vrag og andre Farer for Navigationen kunne blive mere nøjagtig bestemte, og det vil være muligt at angive Beliggenheden af forladte Skibe etc. med saa stor Paalidelighed, at man uden Vanskelighed kan finde dem igen for derefter at gøre dem uskadelige for Sejladens.

Solarometret vil ogsaa være af ikke ringe Betydning for saavel Sø- som Landopmaaling, eftersom Observationer kunne tages, naar som helst Himmellegerer ere synlige, og det endvidere er muligt at kontrollere Resultaternes Nøjagtighed.

Den Vanskelighed, en Observatør maaske kan have ved at anstille Observationer ombord i et Skib, der ruller eller duver voldsomt, medens Solarometret beholder sin Stilling uforandret, vil i ethvert Tilfælde fuldstændig bortfalde i Land, hvor baade Instrument og Underlag ere i Ro.

Ved Landopmaaling vil Solarometret derfor kunne afløse de hidtil anvendte Metoder, idet astronomiske Bestemmelser af Punkter langs Kysterne træde i Stedet for den besværlige Triangulering.

Da Solarometret er en mekanisk Fremstilling af den nautiske Astronomis mathematiske Problemer, vil det endelig kunne benyttes som et fortrinligt Undervisningsmiddel paa Observatorier og i Skoler, i hvilket Øjemed Instrumentet derfor ogsaa konstrueres uden Balanceringe og Kviksølvskaal.

I sidstnævnte Form vil Solarometret ogsaa være anvendeligt som Solskive til Bestemmelse af Stedets Klokkeslæt.

Endskøndt vi langt fra ere af den Mening, at Solarometret anvendt ombord vil kunne opfylde de mange i ovenstaaende Beskrivelse givne Løfter, skulle vi alligevel ikke udtale os nærmere om Instrumentet, før der foreligger tilstrækkelig mange praktiske Forsøg, men kun bemærke, at hvor gode end Resultaterne af disse maatte blive, saa vil Solarometret dog sikkert aldrig paa Grund af sin Størrelse, Vægt og Kostbarhed blive almindeligt indført i Skibene.

Forøvrigt dele vi heller ikke Løjtnant Beehlers mørke Syn paa den Nytte, der kan drages af Sekstanten, ligesom vi endvidere finde hans Opfattelse af, hvorledes dette Instrument og de dermed erholdte Observationer ere at anvende, højest forældede.

Indtil videre tro vi derfor at turde hævde, at Sekstanten, naar den bruges paa rette Maade, og enhver Lejlighed til Observation fuldt udnyttes, paa det nærmeste vil kunne give ligesaa hyppige og uden Tvivl langt bedre Pladsbestemmelser paa Søen end Solarometret.

Op med Hensyn til Kompassets Undersøgelse, da er der tidligere her i »Dansk Søfartstidende« gjort Rede for, hvorledes man ved Hjælp af Universal-Deflektoren vil være i Stand til uden Brug af Pejlinger og under alle Forhold, naar blot Skibets Bevægelser ikke ere altfor voldsomme og Styringen god, let og sikkert at finde Deviationen paa en hvilken som helst Kurs.

Trangen til et Instrument som Solarometret er saaledes ikke overvættets stor til Søs, og vi tro, som sagt, heller ikke paa, at det i den ovenfor beskrevne Form vil vise sig tilstrækkelig fyldestgørende under praktiske Forhold.

Men ikke desto mindre vil det selvfølgelig have stor Interesse for de fleste Navigatører at faa nærmere Oplysning om Solarometrets Anvendelighed ombord, og vi skulle derfor, saa snart Resultaterne af de Forsøg, som Løjtnant Beehler agter at foretage ombord i de store tyske Paketter, blive offentliggjorte, bringe dem til vore Læseres Kundskab.

## Skibsbugsering ved Hjælp af Kæder og Elektromagneter.

I et Møde, afholdt af Selskabet til Fremme af Frankrigs Industri, blev der, som Elektrotechn-Anz. meddeler, af de Bovet omtalt et Antal industrielle Frembringelser, ved hvilke Benyttelsen af elektromagnetisk Tiltrækning var Hovedpointet. Spørgsmaalet drejede sig nu om at konstatere, i hvor stor en Udstrækning denne benyttedes og tillige fremkomme med nye Forslag i denne Retning, for at skaffe Kendskab og Udbredelse til denne forholdsvis nye Fastholdemethode. De Bovet har specielt havt sin Opmærksomhed henvendt paa Transport af mindre Skibe, ved hvilke Talen er om at kunne bevæge dem opad mod Strømmen i Floder og Vandløb, hvor en saadan Strøm er fremherskende.

De nu for Tiden anvendte Apparater i nævnte Øjemed, bestaa for det meste af en eller flere Tromler, omkring hvilke Jærntraadstrossen eller Kæden (som ellers, naar den ikke benyttes, ligger i Flodbunden og er forankret i begge Enderne)

er viklet nogle faa Gange, og disse Tromler bevæges da af en paa selve Skibet værende Maskine. Dette har den Ulempe, at Skibet stadig er afhængig af Trossen, da en hurtig Frigørelse eller Udløsning af samme nemlig viser sig altfor vanskelig. Som Følge af denne Gøne, lægges der de Fartøjer, som sejle ad Bjærgfloder med Sluseværker og Lignende, en stor Hindring i Vejen ved ikke i en Fart at kunne frigøre sig for Trossen. Man har da søgt at overkomme denne Hindring for Skibene, idet disse opad Strømmen skulde arbejde som Kædetrækker og nedad eller med denne blive holdte igen af Kæden.

Efter de Bovets System skal der i Stedet for de tidligere anvendte Tromler med parallelle Axler, nu kun anvendes en Skive, som kan magnetiseres, og har et Gennemsnit af 1,25 M. Den omspændes af Kæden eller Trossen i c.  $\frac{3}{4}$  af sin Omkreds. Denne Skive dannes som en Elektromagnet med central Spole, hvis Polstykker danne de tæt ved hinanden liggende Skivekanter og ved Trossens Hjælp dannes derved en fuldstændig sluttet magnetisk Strømkreds. Ved foretagne Forsøg, hvor der anvendtes en elektrisk Energi paa 4—5 HK. med en Mekanisme svarende til den ovennævnte og en Kæde af 15 kg. Vægt pr. 1 Meter, opnaedes en AdhæSION, som var i Stand til at holde Ligevægt med en Trækkekraft paa 10,000 kg. Lignende Indretninger i denne Form er allerede for nogen Tid siden blevne anvendt af Selskabet for Skibsbugsering paa Seinen og Oise (Isaria) med afgjort heldigt Resultat.

De Bovet foreslog endvidere at anvende lignende Konstruktioner ved enkelte Fartøjers Transportering. Det tænkes udført paa den Maade, at smaa, let transportable, magnetiske Mekanismer (Viklemaskiner) anbringes paa Fartøjet, og den til Bevægelse af disse nødvendige elektriske Strøm tilføres ved en langs med Flodbredden løbende Luftledning med smaa Kontaktvogne, som staa i Forbindelse med Skibet. Forøvrigt skal hertil bemærkes, at lignende Forslag, ved hvilke det var Hensigten at sætte en almindelig Skibsskrue i Bevægelse ved Hjælp af en elektrisk Motor, som ogsaa skulde meddeles sin Strøm fra en Luftledning, ere bragte paa Bane fra anden Side. Ogsaa i andre Øjemed, som til Bremsning og Samlinger, fremkom Forslag, som alle beroede paa elektromagnetiske Virkninger.

— 1

## Hyren i Kjøbenhavn.

er for Tiden:

### I Dampskibe:

1ste Styrmand.....	Kr. 85—110
2den do. ....	— 70—80
1ste Maskinmester.....	— 150—220
2den do. ....	— 80—130
Baadsmænd.....	— 54
Tømmermænd.....	— 60
Hovmestere.....	— 60
Kokke.....	— 60
Koksmatter.....	— 30
Matroser.....	— 50
Letmatroser.....	— 40
Ungmænd.....	— 30
Messedrenge.....	— 12—16
Fyrbødere.....	— 50

### I Sejlskibe:

1ste Styrmand.....	Kr. 76—80
2den do. ....	— 65
Baadsmænd.....	— 54
Tømmermænd.....	— 40—60
Kok & Steward.....	— 55—60
Kokke.....	— 20—40
Matroser.....	— 50—52
Letmatroser.....	— 40—42
Ungmænd.....	— 25—30
Dæksdrenge.....	— 10—20

## Fra Sø og Land.

Dødsfald. Grosserer J. C. Sommer, der var Reder for Dampskibsselskabet Danmark og Medlem af Firmaet Th. Sonne & Co., er afgaaet ved Døden i en Alder af 62 Aar.

Ombord paa Thingvalladampere Hekla, der ankom til Christianssand Søndag Aften, var der konstateret Kopper hos en lille dansk Dreng, som var stærkt angreben; han var interneret ombord med sin Familie, der tæller 8 Personer. De bragtes om Mandagen alle i Land. Kolerazaretten benyttedes som Interneringslokale for de til Christianssand bestemte Passagerer, ialt 37. Hekla afgik derefter til Christiania; de hertil bestemte Passagerer vaccineredes og fik derefter Lov at gaa i Land, hvilket blev forbudt de til Kjøbenhavn bestemte Passagerer.

Dampskibsselskabet Øresund har solgt Dampskibet »Rap« til Dampskibsselskabet Union.

Færgefart i Kjøbenhavns Havn pr. Dampbaad, mellem Frihavnen i nord og Gasværkshavnen i syd, anløbende forskellige Punkter i den gamle Havn, er nu etableret. — Foreløbig bestrides Farten af 4 Dampbaade, men det er Hensigten efterhaanden at forøge Antallet betydeligt efter Trafikkens Behov. — Foruden et bekvemt og hurtigt Befordringsmiddel for Forretningsfolk, vil man ved Hjælp af disse Dampbaade i godt Vejr kunne foretage en behagelig Promenadefart gennem hele Havnen med dens forskellige vekslende Udsigter.

Utilstrækkelig Bemanding. »Board of Trade« har nedsat en Kommission med Sir E. J. Reed, M. P., som Formand til at undersøge og afgive Betænkning om, hvorvidt nogen Forandring i den bestaaende Lovgivning er nødvendig med Hensyn til den paastaede utilstrækkelige Bemanding af Skibe. Arbejderføreren Ben Tillet er meget misfornøjet med Kommissionens Sammensætning: »Af Kommissionens 14 Medlemmer — siger han — repræsenterer kun tre Arbejdet. Man kan derfor vide i Forvejen, at Majoritetsbetænkningen vil erklære sig i høj Grad tilfreds med den bestaaende Tilstand og efter al Sandsynlighed tale i glødende Udtryk om Arbejdsgivernes Menneskevenlighed. Den kapitalistiske Repræsentation kan forsumpe enhver Beslutning af Kommissionen. Disse »Undersøgelses«-Farcer maa snart være udspillede, naar man blot vil maale dem efter deres Resultater. Som de ere, er det Ulvene, der udnævnes til at dømme Faarene. . . . I nærværende Kommission burde i alt Fald det handlende og rejsende Publikum, der betale for Transporten, sammen med Sømændene, mindst have lige Repræsentation med Rederne«.

Groshavarireglerne. Ved et Møde af Assurandører og Redere, som Lloyd afholdt sidste Uge, holdt Mr. Douglas Owen en Tale til Fordel for en Reform af Groshavarireglerne. De af ham fremsatte Forslag, paastod han, vilde ikke berøve Rederne nogen af de Fordele, som de nød under de gældende Groshavariregler, medens det paa den anden Side vilde være langt mere stemmende med deres Interesse at blive fri for Forpligtelsen til at bidrage til de hyppige Opofrelser af Lading end vedblivende at være belempede med denne Forpligtelse, blot for at opnaa Adgang til Kompensation fra Ladingsejernes Side i Tilfælde af de mindre hyppige og mindre vigtige Opofrelser af Dele af Skibet.

Regeringen paa Ny-Zeeland har nylig bekendtgjort Navnene paa en Række Øer i Stillehavet, paa hvilke den har oprettet Depoter for Skibbrudne; paa nogle Øer findes ogsaa Baade.

Fisker Kristoffer Dalsgaard af Skagen har af Kongen af Sverige og Norge faaet tildelt en Guldmedaille med Indskriften »För heroiligagärningar« som Belønning for Mod og Selvopoffrelse ved Redning af den svenske Bark Eratos Besætning. Kongen har samtidigt sendt det svensk-norske Konsulat i Kjøbenhavn 600 Kr. til Fordeling mellem Dalsgaard og de øvrige 36 Deltagere i Redningsarbejdet. (R. B.)

Med Skruedampskibet »Ajax«, bygget af Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri for Regning Dampfschiff-fahrts-Gesellschaft »Neptun« i Bremen, foretogesigaar officiel Prøvetur i Sundet, hvilken i enhver Henseende forløb til de ombordværende Rederes fulde Tilfredshed.

Skibet, der er bygget helt af Staal til Germanischer Lloyd's højeste Klasse, er 185' langt i Hoveddækket, 26'-8" bredt og 13'-9 $\frac{1}{2}$ " dybt i Rummet og forsynet med Triple Expansions Maskine med Overflade Kondensation.

Paa Prøveturen indicerede Maskinen indtil 486 Hestekraft, hvormed opnaaedes en Fart af 10 $\frac{1}{2}$  Mil med et Kulforbrug betydeligt gunstigere end kontraktlig stipuleret.

Firmaet Stokkebye & Hvalsøe heraf Byen, det største Kornhandlerfirma i Norden, har i Tirsdags standset sine Betalinger og overgivet sit Bo til Behandling ved Sø- og Handelsretten.

Dampskibsselskabet »Thingvalla« har udsendt Fartplan No. 3. Skibene afgaa: fra Kjøbenhavn Island 24. April, Amerika 5., Thingvalla 8., Norge 22. Maj, Hekla 5., Amerika 16., Island 19. Juni, Thingvalla 3., Norge 17., Amerika 28., Hekla 31. Juli, Island 14., Thingvalla 28. August, Amerika 8., Norge 11., Hekla 5. Septbr. fra New York Island 19., Amerika 26. Maj, Thingvalla 2., Norge 16., Hekla 30. Juni, Amerika 7., Island 19., Thingvalla 28. Juli, Norge 11., Amerika 18., Hekla 25. August, Island 8., Thingvalla 22., Amerika 29. Septbr., Norge 6., Hekla 20. Oktbr.

Forbud imod Forhandling af spirituøse Drikke i Nordsøen udenfor Søterritoriet. Under 23de ds. er der fra Indenrigsministeriet udgaaet følgende Bekendtgørelse om Ikrafttræden af Lov af 23de Marts 1888 om Forbud imod Forhandling af spirituøse Drikke i Nordsøen udenfor Søterritoriet m. v.:

I Lov af 23de Marts 1888 om Forbud imod Forhandling af spirituøse Drikke i Nordsøen udenfor Søterritoriet m. v. § 4 er bestemt, at Loven træder i Kraft fra den Dag at regne, fra hvilken de kontraherende Regeringer maatte komme overens om, at den i Haag den 16de November 1887 undertegnede Overenskomst om Forholdsregler imod Misbrugen ved Handelen med spirituøse Drikke blandt Fiskerne i Nordsøen udenfor Søterritorierne skal bringes til Udførelse.

Da de kontraherende Regeringer ere komne overens om, at den ommeldte Overenskomst skal bringes til Udførelse fra den 23de d. M. at regne, træder ovennævnte Lov i Kraft samtidig hermed.

I Medfør af Lovens § 2 bestemmes det, at de Fartøjer, der ere forsynede med Tilladelsesbevis til at drive Forretning, ved at tilføre Fiskerne andre Varer end spirituøse Drikke, skulle føre følgende Mærke: et hvidt Flag med et sort S trykt paa Midten; Flaget skal være 2 Meter i Kvadrat og S'et 1 Meter højt og  $\frac{2}{10}$  Meter bredt i Skriftrækket; Flaget bør stedsde være hejst paa Stormasten

Tilladelsesbeviset vil være at udstede af Politimesteren paa Afgangsstedet efter følgende Formular:

Undertegnede Politimester i  
gør vitterligt at have tilladt  
N. N.  
førende Fartøjet

at han i Henhold til Lov af 23de Marts 1888 maa paa sin nu forestaaende Rejse drive Forretning med at tilføre Fartøjer, der befinde sig paa Fiskeri i Nordsøen, andre Varer end spirituøse Drikke paa Vilkaar, at han nøje holder sig de i den ovennævnte Lov indeholdte Bestemmelser efterrettelig;

overtræder han disse Bestemmelser, paadrager han sig Straf efter Lovens § 3.

Et Særtryk af Loven er af mig udleveret til den Paagældende samtidig med dette Bevis.

## Tyske og franske Domme.

(Reichsgericht, 28. Juni 1893.) En Kulladning var assureret »fri for Beskadigelse udenfor Strandingstilfælde«, men med Klausul om Ansvar for Selvantænding og dens Følger. Da Kullene vare fugtige, Vejret varmt, og en stærk Gaslugt begyndte at stige op fra Bunden af Lasten, blev det nødvendigt at opgive Rejsen og sælge Kullene for at undgå disses Forbrænden. Assurandørerne vægrede sig ved at dække Tabet, men dømtes dertil, under Henviisning til, at Salget havde til Formaal at undgå et totalt Tab, der, hvis Rejsen var gaaet for sig, maatte anses som uundgaaeligt, og ifølge Policen netop skulde have været dækket af Assurandørerne.

(Reichsgericht, 8. August 1893.) Statueret, at den Klausul i et Certeparti at »Skibet skal lades og losses saa hurtigt, som det kan modtage og levere og samtidig gennem 3 Luger« ikke — som af vedk. Underret antaget — kunde opfattes som indeholdende en Erklæring fra Befragteren om, at han overtog Risikoen ved alle Slags Hindringer for Losning og Ladning, men maatte forstaas saaledes, at hver af Parterne maatte bære Risikoen ved de Hindringer, der nærmest vedrørte ham. Som Følge deraf kunde der ikke tilkendes Skibet Overliggedagspenge for en Forsinkelse, hidrørende fra, at Skibet maatte vente paa andre Skibe, før det kunde komme til Bolværk.

(Cour de Cassation, 27. November 1893.) Statueret, at naar et Skib kaster Anker paa behørigt Sted (Scenen var Saint-Nazaire), og forkynder sin Stilling ved de reglementerede to Kanonskud, og derpaa en Damper, der er fri i sine Bevægelser, uden at mindske Fart nærmer sig for at passere det, medens det er ifærd med at svinge, ligger Skylden for et Sammenstød udelukkende hos den passerende Damper, og det kan ikke bebrejdes det andet Skib, at det ikke sætter sin Maskine i Bevægelse, da det derved kunde forskærtse sin Ankerplads.

## Havarier, Forlis m. m.

Brig Alliance, Dam, af Nexø, fra Stokkeviggen til Grimsby med Trælast, strandede ved Dragør, bragtes flot af Hertha og fortsatte Rejsen.

Brig Alcedes, Jansson, af Åbo, trælastet, til Dunkerque, strandede ved Sprodde. Besætning bjerget. Skibet slæbtes til Frederikshavn af Switserdamper; er læk og skal losse.

Brig Mathilde, Jønsson, af Kullen, fra Allua til Gefle med Kul, grundstødte syd for Dragør, kom selv flot og fortsatte Rejsen.

Brig Slite, af Gulland, fra Harburg til Kotka, oversejledes i Lørdags udfor Sandhammeren af en ubekendt, større Damper; Briggen sank, 4 Mand druknede. Kaptajnen, Nystrøm, blev i bevidstløs Tilstand optaget af en Skonnert og er ankommen til Ystad. En Mand af Besætningen antages optaget af Damperen. (R. B.)

En Fiskerbaad fra Søndervig med Hans Aas Fiskerlaug ombord, kæntrade i Fredags ved Søndervig. 5 Mand druknede, de fleste vare Familiefædre.

Svensk Brig, Jupiter, Johansson, grundstødte Mandag Aften paa Sydenden af Saltholmen. Den var paa Rejse fra

Sundswall til Maryport med Trælast. Svitzers og Dragørs Bjergere; en Del af Lasten lossedes ved Kastrup, hvorefter Briggen kom flot og slæbtes til Kjøbenhavn; den har vistnok ikke taget Skade. (R. B.)

Paa Skagens Nordside grundstødte Mandag Nat Damper Harold af Gøteborg, Skantzé, fra Hudiksvall til London med Planker. En Fjerdedel af Dækslasten og Vandballasten udkastedes, hvorefter Skibet kom flot og fortsatte Rejsen.

Fiskerbaad Trækfuglen af Nymindégab, der i Fredags gik ud med 4 Mand ombord, formodes forulykket.

### Fra Frederikshavn skriver vor Korrespondent d. 22. Maj:

Vore Fiskekuttere have i den sidste Tid temmelig ofte været ramt af ret betydelige Uheld; »Camillas« Stranding og Paasejlingen af »Enock« har tidligere været omtalt her i Bladet, endvidere blev Kutteren »P. M. Asp«, da den Natten til første Pintsedag var under Krydsning fra Fangstpladsen hjem, udfor Højen paasejlet af en tysk Damper ved Navn »Jupiter«, der var paa Rejse til sit Hjemsted Bremen. Kutterens Bugspryd knækkedes og Stævnen fra Vandgangen opefter blev fuldstændig knust. Dampskibet førtes heldigvis af en rettænkende Mand, idet det straks stoppede og sendte Folk om Bord i Kutteren til eventuel Assistance. Da denne viste sig at være tæt, bugserede Damperen den til Skagens Fyrskib, hvorfra den, da Vinden var gunstig, selv kunde klare sig hjem til Frederikshavn. I Torsdags havde Fiskekutteren »Frederikshavn« det Uheld at sejle det øverste af Masten overbord, da den var udfor Skivern Redningsstation under Opkrydsning til Hjemmet; da som Følge heraf Fokkestaget faldt ned blev Fartøjet manøvreudygtig og Ankeret blev udkastet. Redningsbaaden kom ud kort efter, men Besætningen vilde blive ombord, og da Dampbaaden »Expres«, der imidlertid herfra var tilkaldt, nogen Tid efter ankom, blev der sluttet Akkord om at slæbe den hjem, efter Sigende for en Sum af 800 Kr. I Fredags strandede Fiskekutter »Emily« heraf Byen under en pludselig opkommende Norden-Storm ved Kandestederne. Besætningen reddede sig i egen Baad med nogen Besvær. Da Kutteren staar paa den inderste Revle vil en eventuel Udsættelse, hvorom der er sluttet Akkord med Svitzers Entreprise for en Sum af 1200 Kr. vistnok bliver vanskelig. Bjærgningsdampskibet »Drogden« afgik i Gaar fra Kjøbenhavn til Assistance\*). Som tidligere meddelt ere de to førstnævnte assurerede i den Kjøbenhavnske, de 3 andre i den herværende Assuranceforening for Fiskefartøjer.

Bjærgningsdampskibet »Frederikshavn« indkom i Morges med den Natten til i Lørdags paa Løse's Østside strandede, med Trælast ladede Brig »Alcedes« af Aabo, det kostede ikke ringe Møje at faa Skibet af Grunden, »Frederikshavn« maatte først indlade den hele Dækslast og sejle herind for at faa den lossat, efterat dernæst Varp var ført ud fra Briggen og efter at »Frederikshavn« med sin Skruer havde malet Sandet løst omkring Siderne, lykkedes det at tage Fartøjet af Grunden. Skibet er 28 Aar gammelt og har meget Vand i Lasten, det blev foreløbig tætnet af Dykkeren og tætnes nu yderligere med Savsmuld. Lasten bestaar af gode Planker og skal være ret værdifulde. Skibet er ikke forsikret.

n.n.

## Skibsefterretninger.

### Dampskibe.

#### Det forenede Dampskibsselskab.

Alexander III, Rabe, afgik fra Havre 19. Maj, bestemt til Algier, Tunis, Levanten og Sortehavet. — A. N. Hansen, Thidemann, afgik fra Kbhvn. 22. Maj, bestemt til St. Petersborg. — Antwerpen, Caroc, afgik fra Piræus 22. Maj, bestemt til Konstantinopel, Samsoun, Trebizonde, Batoum, Novorossisk og Odessa. — Baron Stjernblad, Michelsen, ankom 22. Maj til Kjøbenhavn, bestemt til Alicante og Italien.

\*) »Drogden« indbrakte Tirsdag Aften Kutteren til Frederikshavn.



— Castor, Kruse, ankom 22. Maj til St. Petersburg, bestemt til Riga og Sortehavet. — Chr. Broberg, Gøtsche, afgik 21. Maj fra Malaga, bestemt til Cadiz og Lissabon. — Dagmar, Hansen, afgik 17. Maj fra Cardiff, bestemt til Marseille og Italien. — Douro, Brabrand, afgik 22. Maj fra Stettin, bestemt til Königsberg, Kbhvn. og Portugal. — Georgios I., Rohde, ligger i St. Petersburg, bestemt til Kbhvn., Antwerpen, Levanten og Sortehavet. — J. C. Jacobsen, Bech, afgik 19. Maj fra Girenti, bestemt til Oran. — Kiew, Rasmussen, ankom 20. Maj til St. Petersburg, bestemt til Viborg, Kbhvn. og Bordeaux. — Kursk, de V. Staal, ankom 20. Maj til Riga, bestemt til Kbhvn., Algier, Marseille og Spanien. — Leopold II., Jespersen, ligger i Antwerpen, bestemt til Kbhvn. og St. Petersburg. — L. P. Holmblad, Ingerslev, afgik 22. Maj fra Odessa, bestemt til Antwerpen, Kbhvn. og St. Petersburg. — Botnia, Holm, afgik 23. Maj fra Kbhvn., bestemt til Hangø. — O. B. Suhr, Koch, ankom 22. Maj til Barcelona i Karantæne, bestemt til Tarragona, Valencia, Alicante, Malaga og Cadiz. — Omsk, Kihl, ankom 22. Maj til Smyrna, bestemt til Kbhvn. og St. Petersburg. — Tejo, Fenger, ligger i Bordeaux, bestemt til Havre, Kbhvn. og St. Petersburg. — Ceres, Svensson, afgik 20. Maj fra Castletown, bestemt til Kbhvn., Stettin og St. Petersburg. — Tomsk, Petersen, ankom 19. Maj til Antwerpen, bestemt til Aarhus. Kbhvn. og St. Petersburg. — Vesuv, Gade, afgik 21. Maj fra Genua, bestemt til Neapel og Sicilien. — Viking, Jørgensen, ankom 22. Maj til Aabo, bestemt til Kbhvn. og Bordeaux.

Constantin, J. V. Fenger, afgik 24. Maj fra Kjøbenhavn, bestemt til Newcastle. — Esbern Snare, S. C. Holm, ankom 20. Maj til Newcastle. — Esbjerg, C. Bentzen, afgik 22. Maj fra Leith, bestemt til Aarhus. — Georg, J. Nielsen, afgik 23. Maj fra Newcastle, bestemt til Kjøbenhavn. — Knuthenborg, C. S. Hansen, afgik 24. Maj fra Odense, bestemt til Newcastle, via Frederikshavn. — Kronen, P. Petersen, afgik 23. Maj fra Nykjøbing F., bestemt til Newcastle via Svendborg. — Horsens og Aalborg. — Storebelt, A. Güllich, afgik 22. Maj fra Newcastle, bestemt til Nakskov. — Union, C. N. Bloch, afgik 23. Maj fra Aarhus, bestemt til Leith via Odense og Aalborg.

Anglo Dane, Th. Petersen, afgik 22. Maj fra Kbhvn., bestemt til Antwerpen. — Axelhuus, B. J. Goll, paa Bedding i Helsingør. — Bergenhuus, Jørgensen, afgik 21. Maj fra Kjøbenhavn, bestemt til Hamburg. — Charkow, Norden, afgik 22. Maj fra Hull, bestemt til Kjøbenhavn og Libau. — Christian IX, P. Møllerup, ankom 21. Maj til Kbhvn., bestemt til London. — Christianssund, Jensen, afgik 21. Maj fra Trondhjem, bestemt til Kbhvn. og Stettin. — Frederik, J. Harboe, ankom 19. Maj til Hull, bestemt til Kbhvn. og Königsberg. — Kasan, Thomsen, afgik 22. Maj fra Grimsby, bestemt til Kbhvn. og Königsberg. — Laura, P. Christiansen, ankom 22. Maj til Kjøbenhavn fra Færøerne og Island. — Libau, H. W. Andersen, ankom 21. Maj til Hamburg, bestemt til Kbhvn. og Danzig. — Lion, Kromann, afgik 22. Maj fra Kjøbenhavn, bestemt til Danzig. — Louise, E. Brabrand, ankom 21. Maj til Pillau, bestemt til Hull. — Morsø, Lind, afgik 22. Maj fra Kbhvn., bestemt til Hamburg. — Moskow, Petersen, afgik 20. Maj fra Kbhvn., bestemt til Riga. — Nishnij Novgorod, J. Harder, ankom 20. Maj til Anvers, bestemt til Kbhvn. og Riga. — Nordjylland, P. Jensen, ankom 22. Maj til Reval, bestemt til London. — Odin, Frisenette, afgik 22. Maj fra Kbhvn., bestemt til Hamburg. — Perm, L. Christensen, afgik 22. Maj fra Kbhvn., bestemt til Libau. — Pregel, Egidiusen, afgik 21. Maj fra Kjøbenhavn, bestemt til Hull. — Romny, C. Nielsen, afgik 22. Maj fra Kbhvn., bestemt til Libau. — Thyra, A. Garde, afgik 22. Maj fra Granton, bestemt til Færøerne og Island. — Tula, Paaske, afgik 23. Maj fra Kbhvn., bestemt til Danzig. — Valdemar, F. Sørensen, afgik 20. Maj fra Anvers, bestemt til Kbhvn. og Libau. — Vendsyssel, H. P. Sørensen, ankom 20. Maj til London, bestemt til Libau. — Minsk, Olsen, paa Bedding i Helsingør. — Jolantha, Hansen, ankom 21. Maj til Hamburg, bestemt til Kjøbenhavn og Königsberg.

### Carl, Skjold, Gorm.

Gorm, Jørgensen, afgik fra Swinemünde 18. Maj, ankom til Riga 20. Maj. — Frode, Christensen, afgik fra Riga 19. Maj til Rouen. — Knud, Jørgensen, afgik fra Hull 18. Maj, ankom til Blyth 20. Maj. — Svend, Schmidt, afgik fra Antwerpen 6. Maj, ankom til St. Petersburg 14. Maj. — Erik, Wisberg, afgik fra Anvers 16. Maj til Boness. — Skjold, Jensen, afgik fra Libau 17. Maj, ankom til London 22. Maj. — Olaf, Chr. Holst, afgik fra Kronstadt 22. Maj til Reval. — Volmer, Jørgensen, afgik fra Blyth 3. Maj, ankom til Kronstadt 9. Maj. — Dan, Kraemer, afgik fra Newcastle 23. Maj

til Swinemünde. — Magnus, Aaris, afgik fra Reval 16. Maj, ankom til London 23. Maj.

### Thingvalla.

Hekla, Laub, afgik fra Christiania 23. Maj til Kbhvn. — Island, Skjødt, afgik fra New-York 19. Maj til Kbhvn. — Norge, Knudsen, afgik fra Kbhvn. 22. Maj til New-York. — Thingvalla, Berentzen, afgik fra Christianssand 9. Maj, ankom til New-York 23. Maj.

### Det Store Nordiske Telegrafelskab.

H. C. Ørsted, Ørsted, afgik fra Kbhvn. 23. Maj for at reparere i Nordsøen. — Store Nordiske, Svensson, afgik fra Shanghai 22. Maj for at reparere Telegrafkabler.

### Jydsk-Engelske Dampskibsselskab, Aarhus.

Hengest, Olsen, afgik fra Aarhus 17. Maj, ankom til Newcastle 20. Maj. — Octa, Enemark, afgik fra Gøteborg 18. Maj, ankom til Newcastle 20. Maj. — Orrik, Erichsen, ankom til Gøteborg 18. Maj fra Newcastle.

### J. Lauritzen, Esbjerg.

Nerma, Degn, ankom til Åbo 19. Maj. — Nordsøen, Meinertz, ankom til Newcastle 18. Maj, afgik 18., ankom til Methil 19., afgik 21. Maj til Frederikshavn.

### Sejlskibe.

#### Fanø, Nordby.

Aalborg, Clausen, ankom til Cardiff 16. Maj. — Ane Cathrine, Warrer, indkom til Pernambuco med læk Skib 22. Maj. — Anita, Lybecker, afgik fra Frey Bentos 21. April til Antwerpen. — Astrid, Mortensen, passerede Cuxhaven 16. Maj bestemt til Hamburg. — Cecilie, Nielsen, ankom til Marseille 18. Maj fra Lisabon. — Dania, Nielsen, ankom til Aracaju 19. April, Styrmanden døde paa Rejsen. — Dora, Sønnicksen, afgik fra San Felipe 26. April til Rotterdam. — Dorane, Jessen, ankom til Breakwater 10. Maj fra Bahia, bestemt til Delaware. — Fanø, Mortensen, afgik fra Falmouth 21. Maj til Rotterdam. — Halnaker, Nielsen, passerede 19. Maj Cuxhaven fra Yap. — Irvine, Ankensen, passerede Helsingør 16. Maj. — Maren, Svarrer, ankom til Falmouth 20. Maj fra Rosario. Svarrer døde paa Rejsen. — Nancy, Petersen, afgik fra Rio Janeiro 25. April til Monteideo. — Nordby, Mortensen, passerede 21. Maj til Cuxhaven. — Serapis, Winther, afgik fra Falmouth 18. Maj, Penzann paa Slæb. — Wedle, Henningsen, afgik fra Aracaju 20. Maj til Hampton Red f. O.

### Fragtberetninger.

D'Hrr. Holm & Wonsild, Kjøbenhavn og Lübeck, meddele os den 23. Maj:

Fragtmarkedet er uforandret flovt og uden Nyheder.

Dampere:

St. Petersburg noterer: London 1/, Rotterdam 1/1<sup>2</sup>/<sub>2</sub>, Amsterdam 1/1<sup>2</sup>/<sub>2</sub>, Bremen By 1/1<sup>2</sup>/<sub>2</sub> à 1/3, Antwerpen, Dünkirk eller Ghent 1/1<sup>2</sup>/<sub>2</sub> à 1/3, Bristolkanalen 1/7<sup>2</sup>/<sub>2</sub>, alt pr. 496 lbs. Hvedebasis; til Stettin eller Lübeck 10 Rmk. pr. 2000 Kilos Rugbasis. — Til Dünkirk eller Ghent 18/19 francs pr. Ton Hør til Dundee, Montrose eller Leith 16/ à 16:6 pr. Ton Hør.

Riga og Libau noterer: Leith 10<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, Hull 10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> à 1/, London, Rotterdam 1/, Antwerpen 1/ à 1/1<sup>2</sup>/<sub>2</sub>, Rouen 1/2<sup>1</sup>/<sub>4</sub> à 1/3, en Havn mellem Honfleur og Bordeaux 1/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> à 1/5<sup>1</sup>/<sub>4</sub>, alt pr. 320 lbs. Kornbasis.

Königsberg noterer: Rotterdam, Amsterdam 1/1<sup>2</sup>/<sub>2</sub> à 1/3, Antwerpen, Ghent 1/3, Bremen 1/6, Rouen 1/9 à 2/, alt pr. 500 lbs. Hvedebasis til Devonport 15/, Chatham, Dockyard 14/ pr. Ton Hamp; til Østkysten af Norge indtil Bergen 16/17 M. pr. 2500 Kilos Rugbasis; til Sundsvall 5 M. pr. Ton Mel til Yxpila 5 M. pr. Ton Mel.

Kulfragterne fra England ere fremdeles lave; for større Baade til danske Pladser 4/6, for mindre Baade 4/9 à 5/ pr. Ton Kul.

Om Sejlskibstrafiken er endnu ikke noget godt og glædeligt at berette, Markedet er lige forretningsløst og foreløbig synes der ikke at være Udsigt til nogen Bedring.

Træfragterne ere vedblivende usle, og da der nu er ankommen en hel Del Skibe til Danmark og Tyskland, er der ingen Udsigt til Bedring, der er sluttet nogle mindre Skibe fra Sydbotten til Danmark til 21 Rmk., til Tyskland er for større Skibe betalt 19 Mk. Dampere have fra finske Golfen erholdt 21 à 22 Mk. til Kjøbenhavn.

D'Hrv. N. Johansen & Dahl, Liverpool, meddele os under 19 Maj:

Der kan desværre ej heller i Dag meldes nogen Bedring i Fragtmarkedet; paa alle Omraader hersker der en trykkende Stemning.

Udfragterne simpelthen ødelæggende.

Fra Odessa rapporteres der: megen ledig Tonnage for alle Positioner, saa Udsigterne for en Stigning ere daarlige. Kornhøsten tegner lovende, og skønt Priserne er yderst lave, kan Afskiberne kun sælge med den største Vanskelighed. Ostindien fast, men uden Aktivitet, fra San Francisco og Vestkysten flod, La Plata stille. Trælastfragterne uden stor Forandrig, fra Gulfhavnene lidt lavere.

For Dampskibe er sluttet: Fra Newcastle: Savona 6/—, Valencia 8/6, Rouen 5/3, Helsingør 4 6, Korsør (fra Blyth) 4 3, Kronstadt 4/—, Hammerfest 4 1 1/2.

Fra Cardiff: Donau 8/—, Port Said 5/9, Gibraltar 5/6, Brest 4/3, Bremerhafen 5/—, Kronstadt 5/3 samt Rosario 12/—.

Asoff til Rouen 10,000 qrs., prompt, 13/3.

Nicolaieff og/ell. Vavaroffka til London 2500 Tons, prompt

10/3. — Sulina til U. K. ell. Kontinentet 11,500 qrs. 11/—, Rouen 12/6.

Kurrache 18/9, Bombay 17/6.

River Parana til U. K. eller Kontinentet 24/—, Bahia Blanca 22/6.

New-York til Santander og Genua, 1640 Reg., prompt £2,350.

Bilbao til Middelbore 5/4 1/2. Elba til Cardiff 7/—.

Hudikswall og Søderham til Southampton: 460 stde. Plan-ker og Battens 23/9. 60 St. Bord og 180 Flovrings 26/—.

Følgende Maanedskontrakt fra Østersøen for Dampskib stort 2300 Tons dw. (to, fire, seks Maaneder) £ 600 pr. Maaned.

For Sejlskibe: Fra Cardiff til San Francisco 11/6. Rosario 12/6, Santos 17/—. Glasgow til Cape Town 13/—. London til San Francisco 9/6.

Rangoon til Rio Janeiro 28/9, Vestkysten hjem 25/ à 27/6.

Newcastle N. S. W. til Honolulu 14 6. San Francisco 14.

Melbourne til London 43/3, Sydney til London 1461 Tons Reg. £ 2950.

Pensacola 92/6 for større, 95/ à 100 for mindre Skibe.

## Efterretninger for Søfarende.

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

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

**Kattegat.** Ved Opmaalingen i 1893 af *Aalborg-Bugt* ere følgende Grunde fundne og nu aflagte i Kaartene:

**Østre Flak** er en inden for 4 Fv. Grænsen i N. og S. c. 2 Kml lang og i Ø. og V. c. 1 1/2 Kml. bred Grund. Mindste Dybde, 20 Fod, findes paa en lille Pule midt paa Grunden. 56° 58',7 N. Br. 10° 56',2 Ø. Lgd.

**Østlige-Knold** er en inden for 4 Fv. Grænsen i NV. og SØ. c. 1 1/2 Kml, lang, ganske smal Grund. Mindste Dybde, 21 Fod, findes paa en lille Pule, midt paa Grunden. 56° 58',7 N. Br. 10° 47',2 Ø. Lgd.

**Vestlige-Knold** er en inden for 4 Fv. Grænsen i N. og S. c. 2 Kml. lang og i Ø. og V. c. 3/4 Kml. bred Grund. Mindste Dybde, 20 Fod, findes paa en lille Pule midt paa Grunden. 56° 57',8 N. Br. 10° 42',3 Ø. Lgd.

**Lange-Revle** er en i N. t. Ø. og S t. V. liggende, c. 3 Kml, lang, Række smaa Puller med under 4 Fv. Vand. Mindste Dybde, 22 Fod, findes nærmest Revlens S.-Ende. 57° 0',2 N. Br. 10° 38',1 Ø. Lgd.

I Juli 1894 afmærkes disse Grunde saaledes:

En hvid Spidstønde med hvid Stage og 3 nedadbundne Koste udlægges i c. 4 1/2 Fv. Vand c. 2 1/2 Kbl. V. for 20 Fods Pullen paa *Østre-Flak*. Paa Pullen udlægges en sort Bøje med kort Stage.

En rød Cigartønde udlægges i c. 6 Fv. Vand c. 1 Kbl. Ø. for 21 Fods Pullen paa *Østlige-Knold*. Paa Pullen udlægges en sort Bøje med kort Stage.

Paa Strækningen mellem Fyrskibet »Læsø Rende«, Spidstønden paa den Ø.-lige og Cigartønden paa den V.-lige Side af Farvandet mellem *Østre-Flak* og *Østlige-Knold* er der ikke under 4 Fv. Vand.

### Østersøen, Sundet og Lille Belt.

**Sverig. Stockholm Skjærgaard.** Fra den 15de Maj til den 30te September 1894 afholdes Skydeøvelser i *Trälhafvet* i Retning af *Vestra Sazarjärden*. Naar der skydes, hejses rødt Flag paa *Ekhölmén* og *Tisterön*. Paa begge Sider af Skydepladsen. der er spærret for al Sejlsads, er udsat Poster med røde Flag.

**Rusland. Kronstad.** Paa *Kronstad Red* ligger et Fartøj, ladet med Granitblokke, sunket 1,2 Kml. V. for Anduvningstønden og c. 1 Kbl. N. for *Nicolajev* Fyrlinie. Vraget er paa N.-Siden afmærket med en hvid Stage med 1 nedadbunden Kost, paa S.-Siden med en rød Stage med 1 opadbunden Kost. Over Vraget er der 22 Fod Vand. 59° 59' 43" N. Br. 29° 39' 6" Ø. Lgd.

**Riga Bugt.** Ved det V.-lige Indløb til *Riga-Bugt* skulle Grundene *Petropavloosk*, *Tschainikova*, *Syd-Michailoosk* og *Olaf* fremtidig afmærkes saaledes:

Grundenes V.-Side med 5 Spirtønder med sort og hvid sribet Stage og to sorte Koste, den øverste nedadbunden, den underste opadbunden, der ligge i NV. t. N. 1/2 N., 1,9 Kml. fra hinanden. Den N.-ligste og den S.-ligste Tønde har hver en sort Ballon under Kostene.

*Tschainikova* S.-Side med en rød Stage med rød Kost.

Grundenes Ø.-Side med 3 Spirtønder med hvid og rød sribet Stage og to røde Koste, der ligge i NØ. 1/2 N. 1,4 Kml. fra hinanden. Den S.-ligste skal ligge 1/4 Kml. Ø. for 24 Fods Pladen paa *Tschainikova*.

Ved *Olaf* udsættes, foruden den tidligere Afmærkning, 1 Kml. N. for 13 Fods Pladen, en hvid Stage med en sort, nedadbunden Kost.

**Libau S.** Den sort og hvid sribede Vager med 2 Koste ved Vraget af »Vernon« ligger c. 9 Kml. S. for *Libau*. 56° 22' 20" N. Br. 20° 54' 0" Ø. Lgd.

**Tydeklund. Rügen.** Det hvide og røde vekslende Fyr paa *Jasmund* ligger paa 54° 33' 50" N. Br. 13° 40' 59" Ø. Lgd.

**Kieler-Fjord.** Fra den 4de Juni til den 25de August 1894 foretages Mineøvelser i *Kieler-Fjord* i *Wicker Bugt*. Pladsen begrænses mod V. og N. af Kysten fra *Voosbrok Skov* til *Friedrichsort Lazareth*, mod Ø. og S. af gule Tønder med rødt Flag. Fra den 30te Juli til den 18de August foretages Øvelser med skarpladte Miner. Pladsen er spærret for al Sejlsads. Dampere, der om Dagen føre rødt Flag, om Natten 2 røde Lanterner lodret for hinanden, ligge ude for at advare. Deres Anvisninger skulde ubetinget følges.

Fra den 20de Maj til den 5te Juni 1894 afholdes Øvelser i *Kieler Fjord*. Øvelsespladsen begrænses mod N. af en Linie gennem de to Telegraf-Baaker ved *Braunenberg*, mod S. af Sandbanken ved *Friedrichsort* Fyr, mod V. af Kysten og mod Ø. af 32 Fods Kurven. Pladsen er spærret for al Sejlsads.

**Kieler Bugt.** Taagesignalet paa Fyrskibet »*Stollergrund*« gives med en Sirene, der hver 40 Sekunder giver 2 Stød, hvert af 2s. Varighed, Pause 2s. Det første Stød har en højere Tone end det andet.

### Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Rusland. Det Hvide Hav.** I Løbet af Sommeren 1894 opføres paa Øen *Dristianoï Baktish* ved Indløbet i *Kooda-Bugt*, i *Kandalax-Bugt*, en hvid, 30 Fod høj Baake. Den har Form af en afkortet Pyramide med Stage og Ballon. 66° 43' 17" N. Br. 33° 0' 52" Ø. Lgd.

**Tydeklund. Sylt.** Den 1ste Juni 1894 flyttes *Munkmarsch* Ledelyr N. efter. Det røde, faste Forfyr vises fra Fyrpasserboligen, 350 Alen N. for den gamle *Munkmarsch* Bro. Flammens Højde: 64 Fod. Synsvidden: 8 Kml. Det hvide, faste Bagfyr staar 950 Alen SV. t. V. fra Forfyrret. Flammens Højde: 150 Fod. Synsvidden: 8 Kml. Holdte overet lede Fyrene i *Pander Ttef* fra *Butter Sand* til *Munkmarsch*.

**Holland. Zeegat van Terschelling.** I *Schuitengat* ere følgende Tønder flyttede og ligge saaledes:

Klokkebaakeskibet i 19 Fod Vand. 53° 19' 32" N. Br. 5° 9' 17" Ø. Lgd.

Spidstønde Nr. 2 i 35 Fod Vand. 53° 19' 46" N. Br. 5° 10' 2" Ø. Lgd.

Spidstønde Nr. 3 i 14 Fod Vand. 53° 19' 58" N. Br. 5° 10' 40" Ø. Lgd.

Kugletønde Nr. 1 med Diamant i 40 Fod Vand. 53° 19' 49" N. Br. 5° 8' 26" Ø. Lgd.

Stumptønde Nr. 2 i 21 Fod Vand. 53° 19' 58" N. Br. 5° 9' 13" Ø. Lgd.

**Vor Korrespondent i Newcastle o/ Tyne** meddeler os under 19. Maj:

Udfragterne ere i Ugens Løb ingen Forandring undergaaede, men Stemningen er lidt lastere for Østersøens Vedkommende, navnlig for mindre Baade. Der er god Efter-spørgsel for Tonnage for Kronstadt, og enkelte Rederier gøre sig Haab om at ville kunne opnaa 4/1 1/2 for Dampere af Mederat Størrelse, uden dog hidtil at have kunnet opnaa mere end tidligere Rate, 4/. Middelhavet er uforandret. For Portugal ere Fragterne stegne, grundet paa Karantænen i Spanien, for Ankomster derfra.

Returmarkedet er flovt saavel fra Middelhavet som Sortehavet. Noteringen »on charter« for Maj-Lastning er fra Odessa og Sulina 10/6 à 10/10 1/2 n. c. of fra Nicolaieff og / eller Navaroffka 11/ à 11/6.

Af i Ugens Løb afsluttede Befragtninger nævnes: Tyne, Blyth eller Wear til Kronstadt 4/, Pillau (1600 T., 2 Ladepladser) 4/1 1/2, Kjøbenhavn 4/3, Helsingør (800 T.) 4/6, Korsør (1200 T.) 4 3, Malmø 4/, Norrkøping 4, Oporto 6/, Valencia 8/6 d. V., à Kurs /48, Barcelona 8 9, à Kurs /48, Genua 5/4 1/2,

Savona 6/ (1800 T.), Torre Annunziata 6, Konstantinopel 5/7 1/2, Alger 5/6 (3000 T.). Time-charter paa »Government form«: 2550 T. d. V. £ 625, 800 T. d. V. £ 260 pr. Maaned i Østersøfart, 1025 T. 8/3 Maj—Oktbr. i Kulbart i Kanada. Luleå til Pembroke Dok, 245 Stds., 36 D. B., Hernæsand & Gefle til Calais, 400 Stds., 35 Fr. D. B. 1/2 b., Hudikswall & Søderhamn til Southampton, 460 Stds., 23/6 D. B., 26/ 1/2 b. og Floorings, Wiborg til Wisbech, 450 Stds., 26/ D. B. 1/2 b, St. Petersburg til Kont. 1/, Riga til Rouen 1/1 1/2, Riga til London 7/6, sq. sleepers, Archangel til Bristol Channel, 520 Stds., 40/ D. B. b., Odessa any direct 10/9, Christiania 11/6, Nicolaieff til Vavaroffka 11 6 n. c., Sulina 10 10 1/2 n. c., Kustendje, any 11/ prompt, Donau, any direct 12/4 1/2, do. n. c. 12 9, Poti 11 6 n. c., 12/6 Rouen, Novorrossisk til Rotterdam eller London 10/, Azoff 12/6, hvis Byg 12 n. c., Azoff til London eller Rotterdam 11/6 prompt, Alexandria til Rouen 2/4 1/2, Salonica til Rotterdam 10/, Spanien til U. K., 780 Netto-Tons, £ 550, Spanien (3 Pladser) til Østkyst U. K., 900 Tons d. V.. £ 475, Garrucha til Tyne 8/6, til Rotterdam 8/9, Bilbao til Middlesbro 5/6, til Tyne 5/3, til Rotterdam 5/10 1/2.

Stumtpønde Nr. 3 i 25 1/2 Fod Vand. 53° 20' 5" N. Br. 5° 9' 55" Ø. Lgd.

**Vlissingen.** Fyret, som vist fra en Baake paa Bastionen ved V.-Kanten af *Vlissingen* Koffardihavn, er midlertidig slukket Midlertidig brænder et Fyr af samme Farve og Art, 45 Alen S. t. Ø. fra Fyrets Plade. Flammens Højde: 35 Fod.

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

**Frankrig. Boulogne.** Baaken med Ballon paa Yderenden af *Boulogne* NØ-Mole er ombyttet med en Pæl, hvorfra vises et grønt Fyr.

Følgende Signaler gives:

Om Dagen, Lodsflag hejst tæt ved Slusen og paa Lods-huset ved Inderenden af NØ-Molen, og om Natten et grønt Fyr paa hver Side af Slusen og et grønt Fyr paa Lodshuset betyder: Bassinet er aabent.

Om Dagen, rødt Flag paa Yderenden af SV-Molen og rødt Flag paa Lodshuset betyder: Havnen er spærret. Dersom Spærringen kun skyldes Uddybningsarbejder, saa at mindre Skibe kunne passere, hejses Flaget halvt op, og Uddybnings-maskinen viser, foruden de almindelige Signaler, grønt Flag paa den Side, hvor den kan passerer.

Om Natten, røde Tidevands-Fyr paa SV-Molen og et rødt Fyr paa Lodshuset betyder: Havnen er spærret.

Om Dagen gives Forbud mod enhver Bevægelse med Skib ved rødt Flag med grøn Kant paa Yderenden af SV-Molen og paa Lodshuset, og

Om Natten ved et rødt Fyr over et grønt paa samme Steder.

Det er forbudt at krydse i Havnen og mellem Molerne.

### Nordlige Atlanterhav.

**Nova Scotia. Canso Harbor.** Omtrent den 1ste Juni 1894 udlægges i 14 Fv. Vand en sort Klokkepønde mrkt. *C. Breaker*, med Stage og Ballon, c. 4 Kbl. N. 89° Ø. fra Grunden *Breaker*.

Fra Tønden fører Kursen N. 51 1/2° V. c. 1/4 Kbl. Ø. om *Man of-War Rock*, Afstanden 2 1/2 Kml.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. Rhode-Island.** Et Vrag ligger sunket mellem *Sakonnet Point* og *Browns Legde*, fra *Sakonnet Point* Fyr i S. 28° Ø., Kml. Stængerne ere 10 Fod over Vandet.

**New London. Connecticut.** Omtrent den 1ste Maj 1894 ombyttes Fyrskib Nr. 13, SØ. for *Bartlett Reef* S.-Pynt midlertidig med Reservefyrskib Nr. 20. Skibet er graat, mærket »*Relief* Nr. 20« har to Master og en sort Ballon paa hver Top.

Det viser 2 hvide, faste Fyr, et fra hver Mast.

**Delaware Bay. New Jersey.** Omtrent den 15de Maj 1894 ombyttes Spirtønden ved *Elbow of Ledge*, *Cross Ledge Shoal*

V-Side, med en rødmalet Lystønde Nr. 14, som viser hvidt, fast Lys.

**Virginia.** Taagesignal gives midlertidig i Fyrskibet »*Winter Quarter Shoal*« med Klokke

### Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**Spanien. Torre Vieja.** Den tydske Bark »*Mozart*« ligger sunken paa *Torre Vieja* Red. 37° 58' N. Br. 0° 40' 1/2 V. Lgd.

**Rusland. Taganrok S.** Paa *Cherepake*, *Tortoise Island*, S. for *Taganrok*, er tændt et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 15 Fod. Synsvidden: 4 Kml. Fyret vises fra en rød Baake. 47° 11' N. Br. 38° 58' Ø. Lgd.

**Tunis. Kap Zebib NNØ.** Fra *Kap Zebib*, *Ras el Djebel*, ere Fiskeredskaber udlagte i NNØ. indtil 19 Fv. Dybde. Ved Yderenden ligger et Fartøj, som om Natten viser to hvide Fyr, lodret for hinanden. 37° 17' N. Br. 10° 5' Ø. Lgd.

**Marokko. Tanger.** Paa Volden tæt ved Havnefyret i *Tanger* er rejst en Signalmast. Den er bestemt til Udveksling af Signaler, efter det internationale Signalsystem, mellem Land og Skibe, som paa Grund af ondt Vejr ikke kunne have Forbindelse med Land. 35° 47' 0" N. Br. 5° 48' 25" V. Lgd.

### Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

**Columbia. Colon.** Den 1ste Maj 1894 tændes paa *Illa Grande*, lige overfor Pynt *Manzanillo*, c. 10 Kml. NØ. for *Porto-Bello*, et hvid Blinkfyr, som hver 5 Sekunder viser Et-Blink. Flammens Højde: 300 Fod. Synsvidden: 24 Kml. Fyrtaarnet er hvidt. 9° 39' N. Br. 79° 35' V. Lgd.

### Karantænebestemmelser m. m.

**Færøerne.** — Foranstaltninger til Forhindring af Koleras Indførelse ere satte i Kraft overfor *Lissabon* og ophævede overfor *Palermo*.

**Haere.** Skibe fra *Portugal* underkastes Lægeundersøgelse og Desinfektion. Findes noget mistænkeligt, tages yderligere Forholdsregler.

**Tyrkiet.** — Skibe fra *Lissabon* underkastes 10 Dages Karantæne i *Clazomenes*, *Bejrut* eller *Tripolis*.

**Spanien.** — Skibe fra *Castello Branco*, *Portugal*, og 85 Kml. Omkreds ere erklærede for kolerasmittede.

**Grækenland.** — Karantænen overfor Skibe fra *Smyrna* er hævet og stræng Lægeundersøgelse paabudt. Skibe fra *Dardanellerne* underkastes 1 Dags Observation.

**Malta.** — Skibe fra *Portugal* underkastes 7 Dages Karantæne.

#### ABONNEMENTSPRISEN

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

Bladet omdøles ved Postvæsenets Foranstaltning.

#### AVERTISEMENTS-PRIS:

Første Side pr. Petitlinie à 45 mm Brede	25 Øre,	udenlandske	35 Øre	
De øvrige Sider	20 —	do.	25 —	
	Moderation for	5 Gange	10 Gange	25 Gange
1/2 Side eller derover	20 0/100	30 0/100	50 0/100	
Mindre end 1/2 Side	10 0/100	20 0/100	40 0/100	

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER FREDAG.

Nr. 36.

Kjøbenhavn, Fredag den 1. Juni 1894.

1. Aarg.

INDHOLD: Nordisk Skibsrederforening. — Om Hyreforhold. — Stjernernes Tindren. — Faste Dampskibsruiter i det Syd Atlantiske Ocean. — Hyren i Kjøbenhavn. — Lystsejlad. — Fra Sø og Land. — Havarier og Forlis. — Skibsefterretninger. — Fragtberetninger. — Efterretninger for Søfarende.

## AXEL E. AAMODT.

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

*Merkantile Tryksager  
af enhver Art.*

## Cacaopulver,

Kæks, Biscuits, Chocolate,  
Confekt.

Brødr. Tychsens Fabrikslager,  
Lille Kannikestræde 3, Kjøbenhavn K.

## Ankere & Kjæder,

Tougværk og alle  
Skibs-Inventarier  
anbefales fra Lager.

John Forbæch,  
St. Annæ Plads 19 & 21.

## C. M. Fønnesbech,

Specialforretning i The.  
Fine, kraftige Kvaliteter;  
Udsalg: Østergade 10. Kjøbenhavn.

De af Toldvæsnet  
anbefalede

## Toldblanketter

ere paa Lager  
hos

## S. Friedlænder,

14 Ved Stranden.

## Dansk Søforsikring for Løsøre,

oprettet 1876,

tegner Forsikring paa Søfolks Effekter  
med danske Skibe.

Præmien er for en Forsikring paa 100 Kr.: 1 Aar 4 Kr.,  
6 Maaneder 3 Kr., 3 Maaneder 1 Kr. 50 Øre samt Policepenge  
50 Øre.

Forsikringer tegnes paa Selskabets Hovedkontor, St. Annæ-  
plads 13, fra 11—3 og hos Selskabets Agenter i de større  
Havne-Propvindsbyer.

Lørdag den 2den Juni 1894, Kl. II Formiddag, bliver  
ved offentlig Avktion, der afholdes paa Orlogsværftet,  
bortsolgt 13300 Pd. Tovværk, 6400 Pd. Spild af Tov,  
1000 Pd. Klude, malet og umalet Sejldug, 300 Pd.  
Læder, 200 Pd. Messing, 14000 Pd. Zinkaske, 37700  
Pd. Staalaffald, 56000 Pd. Jern.

Sagerne paavises i Magasinet for kasseret Gods  
Onsdag den 30. og følgende Dage fra Kl. 10—2, hvor  
Kataloger til den Tid kunne erholdes.

Orlogsværftets Centralkontor, den 26. Maj 1894.

## C. F. Schlüter,

teknisk Maskin- og Skibshandel.

Grundlagt 1857.

Kjøbenhavn, 26, Peder Skramsgade, K.

Import og Export-Lager til engros Priser  
af Maskin- og Cylinderolier og Alt til  
Sømaskiner henhørende.

## J. Chr. Petersens Papirhandel,

Store Kirkestræde 1.  
Grundet 1845. Telefon 243.

Ny Skibsdagbøger  
med klassificeret Papir  
billigst.

## N. Chr. Rønnes

Skibssnedkeri.

— Grundlagt 1834. —

St. Annægade 3.

Kjøbenhavn C.



isolering (Kieselguhr, Filt m. m.)  
paa Kjæder, Dampvær m. m.

## Anders Nielsen,

Fredericiagade 27.

Største Lager

af

Fedevarer.

## H. C. Petersen & Co.,

Udstillingsbygningen, Kjøbenhavn V.

Ludwigsbergs Donkey Pumper,

Pulsometre, Centrifugalpumper,

samt alle Sorter Pumper og Sprøjter

i bedste Konstruktioner

til billige Priser.

## Engelberts originale Olie,

bedste Cylinder-Olie,

leveres til nedsat Pris.

Mod Efterligninger advares.

## Dækskoste

Dækskoste, 13 Rækker halvstive Piasava	6 Kr.	pr. Dusin.
do. 13 do. fint Piasava ud-		
mærkede Koste til Spulning af Dækket	8 »	»
Kuttendekkerer rene Børster	7 »	50 »
Levanger	7 »	»
Kosteskafter	1 »	»

Alle Sorter Malerpensler anbefales. Ethvert Rederi samt  
Damp- og Sejskibsførere vil se deres Fordel ved at købe  
deres Forbrug af Børstenbinderarbejde direkte hos mig, da jeg  
fabrikerer det selv. Ingen Specialiteter; som Fagmand udfører  
jag alt til Faget henhørende. Telefon Nr. 2625.

## HANS PREHN,

Børstenbinder.

Fabrik for Dæks- og Gadekoste.

Vesterbrogade 46.

# „Dansk Søfartstidende“

begyndte den 1. April et nyt Kvartal. Bladet bringer Artikler om alle i Forbindelse med Skibsfarten og Fiskeriet staaende Forhold og følger alle Bevægelser paa Søfartens Omraade her hjemme og i Udlandet; det bringer ugentlige Beretninger om Fragtforholdene gennem Meddelelser fra London, Liverpool, Newcastle o/ Tyne, Lübeck, New-York og Kjøbenhavn; det indeholder Søkortarkivets „Efterretninger for Søfarende“.

„Dansk Søfartstidende“ bringer en ugentlig Oversigt over danske Skibes Bevægelser, støttet paa Meddelelser fra de fleste danske Damp- og Sejlskibs-Rederier; endvidere udførlige Meddelelser om Nybygninger, Havarier, Forlis. Det bringer en ugentlig Beretning om Forhyringsforholdene, maanedlige Meddelelser om Fiskeexporten og Fiskehandelen, Oversigt over de meteorologiske Forhold m. m. m.

„Dansk Søfartstidende“, Organ for Søfarten og Fiskeriet, fremtræder tillige som Efterretningsorgan for Skibsfarten og bringer gennem sine talrige Forbindelser i Ind- og Udland udførlige og paalidelige Meddelelser om alle Søfartsforhold.

Abonnement for April Kvartal 1894 à 1 Kr. 50 Øre foruden Postpenge, tegnes paa alle kgl. Postkontorer og Brevsamlingssteder, i alm. dansk Skibsførerforenings Kontor, St. Annæ Plads 13, K, ra 11—3, i Redaktionen, Holsteinsgade 9, Ø, og hos Fuldmægtig Westrup i det forenede Dampskibsselskabs Skibsinspektion. Dansk Søfartstidende egner sig fortrinligt til Annoncer, der ønskes udbredte i alle Søfartskredse i Ind- og Udland.

Annoncer modtages ovennævnte tre Steder og i Triers Bogtrykkeri, Bredgade 32, K.

## Aut. Forhyringsagenter, Galle & Jessens

Kjøbenhavn.

F. Jepsen, Toldbodgade 2.

W. H. Wulff, Toldbodg. 15.

### SABROE'S MAVEBITTER

tilberedt af J. Chr. Sabroe, Randers, prisbelønnet paa de største Udstillinger, udbredt over hele Verden, er kun ægte naar

Firmaet: J. Chr. Sabroe findes i Etiketten og indbrændt i Proppen.

Hoveddepot i Kjøbenhavn hos: Herrer K. J. Grønbeck & Co. St. Kongensgade 40.

oljefri, rene Poudre

## Cacao uden Sukker

kan særlig anbefales

til Skibsbrug.

## E. Husted & Co.

Merchants & Ship Brokers,

Newcastle on Tyne.

Telegrams: Husted.

## Helsingborgs Varfs Aktiebolag

(Helsingborg, Sverige)

ntfør nybyggnaer, reparationer och bottenmålning af jern- och träfartyg; för ständigt lager af allt härtill hörande.

Torrdocka 290 x 50 x 15 fot. Hamnens djup 22 fot.

Under byggnad och till salu en tremast-stålskonert 250 Reg. tons, lastar 500 tons D. W. på 11 fots djupgående.

Telegrafadress. Varfsbolaget.

## Staaltraadstovværk

i alle Kvaliteter og Konstruktioner for Transmissioner, Hejseværker, Kraner, Tovhaner etc.

Galvaniseret Jern- og Staaltraadstovværk, Galvaniserede Staaltraads Trosser og Kabler samt Liner til Skibsbrug, Lynafledertovværk af Jern og Kobber, Staaltraadsliner til elektriske Buelamper, Transmissions-Tov af Hamp, Manila og Bomuld, Transmissions Tov- og Snoreskiver, Patent-Laase og

Patent-Smørelse for Staaltraadstovværk etc. leveres fra

**KABELFABRIK, LANDSBERG a/W.**

ved Repræsentanten for Danmark

**WM. GOTTSCHALCH**

Niels Juelsgade Nr. 1,

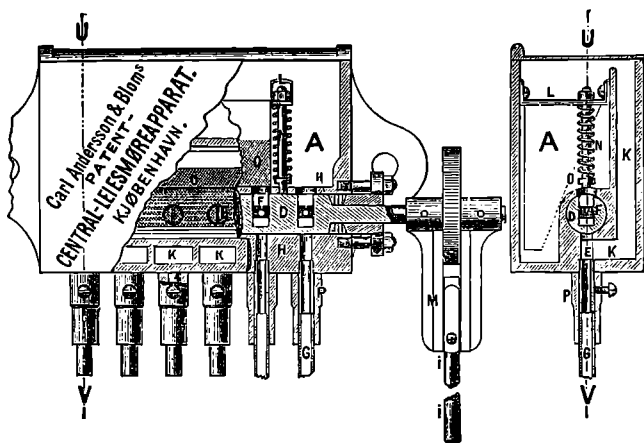
Kjøbenhavn K.

D'Hrr. Maskinmestres Opmærksomhed henledes herved paa Firmaet

**CARL ANDERSSON & BLOMS**

anerkjendte automatiske

## „Central Lejesmøreapparat“.



I Løbet af 4 Aar afsat 3000 Apparater. Garanti 10 Aar.

## Ny Carlsberg Øl

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

Bryggeriets Aftapningsanstalt: Pileallé 5.

Depot: Toldbodgade 14.

## Anders Rasmussen,

Skomager, Svendborg,

Specialist i vandtæt Fodtøj & Sæstøvler.

Flere Aars Erfaring og mange Anbefalinger for leverede vandtætte Sæstøvler.

Alt Fodtøj kan leveres vandtæt.

## Nordisk Skibsrederforening

holdt Generalforsamling i Gøteborg Fredag den 25de Maj. Af Bestyrelsen var fremmødt Hr. Kaptajn Theo. Koch, Kjøbenhavn, Konsul Adolph Meyer, Generalkonsul Robert Bersøn, Gøteborg, Rigsdagsmand O. A. Brodin, Gefle, Konsul Rolf Andvord, Christiania, Konsul Morten Kallevig, Arendal, Konsul Harald Isachsen og Skibsreder Fred. Smith Petersen, Grimstad. Centralbureauet var repræsenteret ved dets Bestyrer, Hr. Direktør Fredericksen og Sekretæren Hr. Jantzen.

Forhandlingerne lededes af Generalkonsul Bersøn. Der gaves enstemmig Decharge for Regnskabet.

Den meste Tid optoges med Debat om det af Hr. Direktør Fredericksen udarbejdede Udkast til Love for en Procesafdeling. I Motiveringen af disse Love fremhævede Hr. Fredericksen, at Foreningens hidtidige Virksomhed tydelig havde afsløret en Trang til Oprettelse af en saadan Afdeling; thi efter Foreningens Love er der kun Adgang til i enkelte Tilfælde, hvor det drejer sig om Principspørgsmaal, at yde pekuniær Støtte, og Følgen er da den, at man undertiden kan se sig nødsaget til at opgive en Sags Forfølgning, selv om det er en god Sag, nemlig naar en mindelig Ordning undtagelsesvis ikke kan tilvejebringes, og Rederne ikke ønsker at procedere f. Eks. paa Grund af de store Omkostninger. Men ved at opgive en saadan Sag vil man risikere at skade Foreningens Prestige, og det er derfor, at Procesafdelingen foreslaas oprettet. Den vil give Rederne Adgang til at staa Last og Brast i saadanne Tilfælde ved at dele Udgifterne, om Sagen skulde tabes. Erfaringen fra engelske Foreninger af lignende Art viser, at det neppe er store Beløb, der vil blive Tale om at reparere paa Interessenterne.

Generalforsamlingen var enstemmig af den Mening, at en Procesafdeling burde søges oprettet. Gennemgaaelsen af Udkastets enkelte Paragrafer gav Anledning til nogen Diskussion, men Resultatet blev dog, at dets Bestemmelser vedtoges i det væsentligste uforandrede. Af Ændringer af Betydning kan kun nævnes Vedtagelsen af en Indtegningsafgift af 2 Øre pr. Ton samt et aarligt Kontingent af 2 Øre pr. Ton — skulde yderligere Bidrag være nødvendige til at dække Aarets Udgifter, paalignes de Interessenterne, dog ikke med mere end 2 Øre pr. Ton om Aaret. Direktør Fredericksens Udkast derimod bestemte, at samtlige Bidrag i Regnskabsaaret tilvejebragtes efter Aarets Behov ved Fordeling pro rata over hele den indtegnede Tonnage uden noget Limitum. Dette blev altsaa forandret i Overensstemmelse med det ovenanførte.

Følgende nye Bestyrelsesmedlemmer valgtes: fra Danmark: Hr. Skibsreder N. Petersen, Marstal, i Stedet for Hr. N. I. Ohlsen der ikke ønskede Genvalg; fra Sverige: Hr. Skibsreder G. D. Kennedy, Gøteborg, og Hr. Skibsreder Sigurd Hedberg, Malmø, i Stedet for henholdsvis Hr. Konsul Adolph Meyer, der ikke ønskede Genvalg, og Hr. Grosserer Gotfr. Beijer i Malmø, der efter Ønske fratraadte udenfor Tur; fra Norge: Hr. Skibsreder H. F. Schetelig, Christiania i Stedet for Hr. Konsul Rolf Andvord, der ikke ønskede Genvalg.

Kaptajn Theo. Koch, der, som man vil erindre, fungerede som Formand i Bestyrelsen, da Foreningens

Hovedsæde var i Kjøbenhavn, bragte den afgaaende Formand Hr. Rolf Andvord Foreningens Tak for hans dygtige og nidkære Arbejde i dens Tjeneste i de Aar, Bureauet havde været i Christiania. Hr. Fredericksen rettede ligeledes en Tak til Hr. Andvord for godt Samarbejde i de forløbne Aar og udtalte Haabet om, at han fremdeles vilde vise Foreningen Interesse og yde den Støtte.

Efter Generalforsamlingen samledes Deltagerne til Middag i Trädgårdforeningens Pavillon, hvortil enkelte af Byens Honoratiores vare indbudte som Foreningens Gæster.

Foreningen har ved sin Bestyrer, Hr. F. Fredericksen, aflagt Beretning for Aaret 1893. Vi gengive af denne følgende:

I Aaret 1893 har man ialt havt 185 Henvendelser til Foreningen i forskellige Anliggender, nemlig 118 fra norske, 54 fra danske og 13 fra svenske Medlemmer. I 163 Tilfælde er Sagen bleven ordnet enten efter Begæring ved Udtalelse fra Foreningen eller i Tilfælde af Tvistemaal ved mindelig Overenskomst eller ad retslig Vej. Ved de Sager, som i Aarets Løb ere ordnede, er saaledes ved Foreningens Mellemkomst indkommet ca. Kr. 20,000.

Foreningens Andragende om Indførelse af de britiske Regler for Skibes Maaling, der blev støttet ved en paa Søfartsmødet vedtaget Resolution, er hidtil imødekommet af den norske Regering.

Svar paa Foreningens Andragender til de skandinaviske Regeringer i Anledning af skandinaviske Skibes Tilbageholdelse i britiske Havne paa Grund af foregiven Overlastning er modtaget fra alle 3 Regeringer. Det danske Ministerium ser sig ikke i Stand til at foretage noget i denne Sag, idet ogsaa andre fremmede Nationers Skibe i den omhandlede Henseende er underkastet de engelske Myndigheders Skøn i Storbritanniens og Irlands Havne. Ministeriet meddeler endvidere, at det modtager Indberetning for hver Gang, et dansk Skib er bleven stoppet paa Grund af Overlastning, men at dette siden 1ste Juli 1892 kun er sket i et Tilfælde, og at Skibet da blev fvigivet, uden at der foretoges videre i Anledning af den formentlige Overlastning.

Det kongelige Kommers Kollegium i Stockholm har indhentet Betænkning i Sagen fra Generalkonsulen i London, og udtaler i Henhold til denne Betænkning »att af hvad Generalkonsuln sålunda anført syntes framgå hurusom tillämpningen å svenska fartyg, besökande Storbritaniska hamnar, af ifrågavarande föreskrift icke torde med skäl kunna anses menligt inverka på vår skeppsfart på Storbritannien och ju egentligen utgjorde tillämpning af en för alla fartyg lika gällande hamnpolisordning.« Foreningens Skrivelse har derfor ikke givet Kommers Kollegiet Anledning til nogen videre Forfølgning i Sagen.

Fra den norske Regering er modtaget følgende Svar: »I Anledning af den med Foreningens Skrivelse af 14. Januar f. A. hertil indsendte Forestilling af 21. November 1892 tillader man sig at meddele, at Departementet under 17. Februar 1893 gjorde Ministeren for de udenrigske Anliggender bekendt med samme, idet man udtalte sig for, at der maatte indgaas til den britiske Regering

med en Forestilling i Anledning af den i England udøvede Kontrol med norske Fartøjers Lastning. Departementet anførte bl. a., at man uden at ville indlade sig paa Spørgsmaalet om Englands Ret til inden visse Grænses at udøve den ved Merchant Shipping Act af 1876 Paragraf 13 tilsigtede Kontrol med Fartøjer, der afgaa fra britiske Havne, maatte fastholde, at det forsaavidt angaar norske Fartøjer, maa være norske Myndigheder forbeholdt at afgøre, hvorvidt der som Garanti for Sødygtighed bør fastsættes bestemte, paa Forhaand optrukne Regler for Lastning, og om der bør foreskrives nogen bestemt Lastlinje. Man fremholdt derhos, at der i Forbindelse hermed burde henstilles til den britiske Regering, at vedkommende Bestemmelser under enhver Omstændighed blev bragt til Anvendelse med en saadan Hensynsfuldhed, at Skibsfarten derved mindst mulig forulempedes, og navnlig, at vedkommende Myndigheder i Tilfælde ved Bedømmelsen af norske Fartøjers Lastning udelukkende tog Hensyn til de i hvert Tilfælde foreliggende Omstændigheder, saasom Fartøjets Bygning, Ladningens Beskaffenhed, Rejsens Længde og Farvand m. m., og ikke lod Skønnet bero paa de i Medfør af Merchant Shipping Act af 1890 for britiske Fartøjer paa Forhaand opstillede Regler og Tabeller.

Efter at derpaa, overensstemmende med Kongelig Resolution, afgivet i ministerielt Statsraad den 20de Marts s. A., de forenede Rigers Legation i London var indgaaet med en Forestilling i Sagen til den britiske Regering, modtog Legationen fra den britiske Udenrigsminister en Skrivelse af 31te Maj 1893, med hvilken Departementet gennem Udenrigsministeren er bleven gjort bekendt, og af hvilken man vedlagt oversender Genpart.

#### Afskrift

Lord Rosebery to Mr. Åkerman, London May 31st 1893.

»With reference to my Note of the 18th instant respecting the application to foreign vessels of the Merchant Shipping (Load Line) act 1890, I have the honor to state that it appears to Her Majesty's Government, that the inconvenience which is apprehended by the owners of Swedish and Norwegian ships can easily be avoided. Load Lines can be assigned to those ships in this country by the Board of Trade or by the Societies approved by the Board for that purpose, on the same terms and conditions as load lines are assigned to british ships, the surveyors would give due consideration to the class and construction of such ships.

Moreover the Boards surveyors have instructions to prevent, as far as possible, any delay or inconvenience to foreign ships by giving information, when requested, and free of charge, as to the depth, to which a foreign ship may be loaded without incurring risk of detention for overloading. Even though the legislation of Sweden and Norway do not enable the Board of Trade to recommend Her Majesty to issue an order in Council in respect of Swedish and Norwegian vessels under section 4 of the Merch. Shipp. (Load Line) act 1890 the Board would be prepared to consider whether they might not under certain considerations, accept load lines granted to Swedish and to Norwegian vessels by the Norwegian Veritas, or any other association which has the confidence of the Swedish and Norwegian Government, provided always that they are

satisfied that such load lines be fixed in accordance with the tables in use in this country.

I have the hr. etc.«

Som det vil erindres, indgav Foreningen i sin Tid Andragende til Indenrigsministeriet i Kjøbenhavn, vedrørende en Forandring i de gældende Regler om Betingelserne for Udstedelse af midlertidige Nationalitetsbeviser til danske Skibe, indkøbte i Udlandet for dansk Regning. Hvad der navnlig syntes urimeligt var, at kun Bureau Veritas' Klassifikationscertifikat blev taget som fyldestgørende Bevis for Sødygtighed, hvorimod f. Eks. en nok saa fin Klasse i Lloyds ikke var tilstrækkelig.

I Følge Indenrigsministeriets Bekendtgørelse af 13de Juli 1893, optaget i Foreningens Cirkulære Nr. 39, er nu Lloyds med Hensyn Klassifikationscertificater i denne Henseende sat lige med Bureau Veritas.

Der var ofte klaget over, at Skibe, der ankommer til Calais med Trælast, maa sørge for, tildels for egen Regning, at Lasten bliver baaren et godt Stykke ind paa Kaien. Det er lykkedes Foreningen ved Forhandling med Importørerne at faa dem til i Fremtiden at opgive denne Kutyme.

Det er en bekendt Sag, at den Courtage, som de franske Mægleres Tarif giver dem Ret til at beregne, ofte er urimelig høj. Foreningen har stadig sin Opmærksomhed henvendt paa denne Sag og har for en enkelt Art Last (rund Trælast), for hvilken Beregningen er særlig urimelig, opnaaet en Nedsættelse for Nantes' Vedkommende.

Foreningen repræsenterede den 31te December 1893 ialt 709,291 Tons, hvoraf 502,710 falder paa Norge, 131,117 paa Danmark, 74,236 paa Sverige og 1238 paa Finland, altsaa ialt en Tilgang af 51,522 Tons. Desforuden har Foreningen 25 »personlige« Medlemmer.

Med Hensyn til Foreningens økonomiske Status i Regnskabsaaret 1893 bemærkes under Henviisning til det trykte Regnskabsuddrag, at der i Kontingenter er indkommet Kr. 35260.44. Restancerne udgør Kr. 854.75. Aaret er sluttet med en Kassebeholdning af Kr. 19093.03.

Santosaffærene er endnu ikke opgjorte i deres Helhed.

## Om Hyreforhold.

Naar vi i sin Tid (i »Dansk Søfartstidende« Nr. 19 for 2. Februar d. A.), optog en Artikel af Hr. Fuldmægtig Hillestrøm om Hyreforhold, saa var det, fordi vi ansaa det for gavnligt, at nogle af de Misforhold, der ere en Følge af de nuværende Tilstande, bleve offentligt fremdragne og belyste. Det var os derfor kært, at man ogsaa fra Maskinmestrenes Side viste denne Sag saa megen Interesse, at man ydede Bidrag til dens Forstaaelse, men vi maa desværre beklage, at den Diskussion, der derefter udspandt sig mellem Hr. Hillestrøm og Hr. Overmaskinmester Andersen, i for høj Grad gik udenom Sagens Realitet og forvildede sig ind paa Omraader, der laa denne vel fjernt. Vi have det Princip, at naar to navngivne Indsendere her i Bladet diskutere et eller andet Spørgsmaal, da i videst mulig Udstrækning at give dem Ordet

i det Omfang og paa den Maade, som de ønske det; men selvfølgelig maa det bero paa vort Skøn, naar en saadan Diskussion bør afsluttes, fordi den ikke mere bringer nye Bidrag, nye Synspunkter til det omstridte Spørgsmaal Belysning. Det forekommer os, at dette Tidspunkt for den her omhandlede Diskussions Vedkommende nu er naaet, og vi have derfor troet det rigtigt at afslutte den. Forinden ønske vi dog at fremsætte vor Mening om de meget betydningsfulde Spørgsmaal, der gennem den ere fremdragne.

Vi have med megen Forbavselse set, at man har opfattet Hr. Hillestrøms Artikler som Angreb paa Maskinmesterstanden. Vi se bort fra de enkelte stærke Udtryk, der i Stridens Hede ere undslupne saavel ham som hans Modstander, og spørge da, om en Sammenligning mellem Maskinist- og Styrmandslønninger — selv om den fører til det Resultat, at de første ere for høje og de sidste for lave — ikke kan opstilles uden at være motiveret ved en Hensigt om at skade eller »angribe« Maskinmesterstanden. I hvert Fald maa vi meget bestemt fralægge os at dele en saadan Opfattelse, idet det intet Øjeblik vilde faldet os ind her i Bladet at give Plads for Udtalelser, der tilsigtede Angreb paa Maskinmesterstanden som saadan. Vi have opfattet Hr. Hillestrøms Artikler som et Indlæg for en Forbedring af Styrmandenes Lønninger og Stilling ombord, og det synes os ganske utvivlsomt, at dette har været deres Hensigt og deres eneste Hensigt. For nu at fremstille, hvor slet Styrmandene ere stillede i Forhold til det Ansvar, der er paalagt dem og det Arbejde, de udføre, drager Hr. H. en Sammenligning mellem deres Lønning og Maskinisternes, og kommer til det Resultat, at de sidstes burde reduceres til Fordel for de førstes. Vi ere paa dette Punkt uenige med Hr. Hillestrøm. Det er fra alle Sider anerkendt, at den danske Maskinmesterstand sidder inde med saa megen Dygtighed og Intelligens, at den fuldt ud magter de Krav, der stilles til den; og man maa ikke glemme, at disse i vor Tid ere meget betydelige og blive stadig mere og mere omfattende. Naar man betænker den Udvikling, der finder Sted paa Maskinvæsenets Omraade og den Betydning, som Maskintekniken i stigende Grad har for den moderne Dampskibsfart, maa man erkende, at det er af overordentlig Vigtighed for vor Skibsfart, at den raader over en Maskinmesterstand, der formaar at løse de Opgaver, der stilles den. Og med disse Betragtninger for Øje, synes det os ikke alene at være ubilligt, men ogsaa skadeligt, at tænke paa en Reduktion af Maskinmestrenes Lønninger, lige saa lidt som vi kunne erkende, at Fyrbøderne ombord i vore Skibe ere lønnede højere, end deres anstrengende Arbejde gør dem fortjent til.

Imidlertid bliver Sammenligningen mellem Maskinist- og Styrmandslønninger, trods dette, lige berettiget. Thi man maa vel erindre, at Lønsatserne — her som i alle andre Forhold — bør være et Udtryk for de Paagældendes Betydning og Værd, og det er derfor overmaade formaals-tjenligt, naar man vil undersøge Styrmandens hele Stilling ombord og den Betydning, der tillægges den, da at fremdrage hans Lønning og sammenligne den med Maskinmesterens. Og vi skulle her endnu erindre om, at medens Maskinmesteren hurtigt, ofte i en ganske ung Alder, kommer paa 2den Mesters Lønning, saa kan det ofte vare længe, inden en Styrmand bliver 1ste Styrmand, og det er ikke sjældent at han derefter i en Række af Aar bliver staaende i denne

Stilling, saa at han først i en forholdsvis ældre Alder opnaar at blive Fører af et Skib og faar den dermed følgende Lønning. Vi skulle ikke her komme ind paa de enkelte Eksempler, der ere fremdragne saavel af Hr. Hillestrøm som af Hr. Andersen, men kun paapege det Faktum, at der efter Lønsatserne er tillagt Maskinmesteren ombord i et Skib en langt større Betydning end Styrmanden. Men dette finde vi at være i Strid med de virkelige Forhold. Styrmandens Betydning ombord i et Skib fremtræder jo allerede klart derved, at han i mangfoldige Tilfælde overtager Skibsførerens Hverv og faktisk bliver den, der leder Skibet. Hr. Andersen fremdrager nok, at Styrmanden under normale Forhold ikke kan træffe Disposition paa egen Haand, men de virkelige Forhold medføre nødvendigvis, at han meget ofte maa gøre dette. Faktisk bliver hans Ansvar ofte det samme som Skibsførerens, hvad jo er en ligefrem Følge af, at denne ikke altid kan opholde sig paa Kommandobroen. Og vi nægte ikke, at vi anse Skibsførerens, (eventuelt Styrmandens) Ansvar for saa stort i Forhold til Maskinmesterens, at en Sammenligning egentlig forekommer os ganske urimelig; thi vi kunne ikke ret vel tænke os nogen mere vanskelig og ansvarsfuld Stilling end den, som Føreren af eller den Vagthavende paa et Skib, der pludselig kan befinde sig i de vanskeligste Situationer, der kræve en hurtig og afgørende Beslutning, beklæder. Vi lægge ikke megen Vægt paa Rangforordningen ombord, med andre Ord, om man vil kalde Styrmanden No. 1, Maskinmesteren No. 2, eller omvendt. Men vi lægge Vægt paa, at Lønsatserne blive et sandfærdigt Udtryk for den Paagældendes Betydning, og vi paastaa, at de, som de ere for Øjeblikket, forvirre Begreberne ved at tillægge Maskinmesteren en langt større Betydning end Styrmanden. Det er dette Forhold, vi ønske forandret — ikke ved en Reduktion af Maskinistlønningerne, men ved en Forbedring af vore Styrmands Levevilkkaar. Og naar vi tage Ordet herfor, er det altsaa ikke alene for at udtale os for bedre Lønninger til Styrmandene, men ogsaa for at skaffe deres Stilling ombord den Anerkendelse, som den utvivlsomt fortjener. At hele dette Lønningsspørgsmaal for saa vidt er blevet fremdraget paa et uheldigt Tidspunkt, som Skibsfarten i disse Aar arbejder under særdeles vanskelige Forhold, indrømme vi; men Tiderne skifte jo, og naar der en Gang bliver Tale om en Revision af Lønningforholdene i Handelsflaaden, da vil det have sin Betydning, at Betingelserne for en retfærdig Bedømmelse af Styrmandenes Stilling og Arbejde ere bragte til Veje.

Vi tro, efter det ovenfor udviklede, ikke, at der mellem de ærede Maskinmestre og os er nogen væsentlig Uenighed med Hensyn til Lønningsspørgsmaalet. Noget anderledes stiller det sig vistnok, naar Talen bliver om Maskinmestrenes Stilling ombord, thi at denne af dem selv værdsættes for højt, det synes os vedblivende utvivlsomt. Ganske vist finde vi i sidste Nummer af »Tidsskrift for Maskinvæsen« et Svar paa vore Bemærkninger i dette Blads No. 30, i hvilket Redaktionen erkender Skibets Kaptajn som den ubetinget Højstbefalende ombord og i hvilket den iøvrigt opgiver alle de grundløse Beskyldninger, den havde rettet mod os. Men af Hr. Andersens sidste Artikel fremgaar det, (af hans Citat af et engelsk Skrift), at han anser Skibets Fører og Maskinmesteren som sideordnede. Og naar Talen bliver om Maskinmesterens Forhold til Styrmanden, da tro vi, at de vildledende Lønsatser ogsaa hos



Maskinmestrene have fremkaldt en fejlagtig Bedømmelse af deres Betydning i Forhold til Styrmandenes. At Forholdet er saaledes lader sig imidlertid meget vel forklare. Maskinmesterstandens Betydning har i de sidste Aar været i stærkt Tiltagende, og dette har medført, at den i forholdsvis kort Tid er gaaet betydeligt fremad i Indsigt og Dannelse; samtidig har den forstaaet at skabe sig en udmærket Organisation, gennem hvilken dens Sammenhold befæstes og udvikles. Men en saa rask Udvikling i Løbet af et saa kort Tidsrum medfører let en Overvurdering af egen Betydning og for vidtgaende Fordringer — og har i det foreliggende Tilfælde sikkert gjort det. Vi haabe, — i Lighed med Hr. Andersen — at denne Diskussion maa have bidraget til den rette Forstaaelse af Maskinmesterstandens Betydning; har denne været vurderet for lavt udenfor Standen, har utvivlsomt det modsatte været Tilfældet indenfor denne.

## Stjernernes Tindren.

Vi gengive efter »Tidsskrift for Søvaesen« Hovedpunkterne af en Artikel herom:

Hr. Ch. Dufour, Professor i Astronomi ved Universitetet i Lousanne og bosiddende i Byen Morges, Schweiz, har i Løbet af tredivede Aar anstillet Observationer over Stjernernes Tindren, hver Gang Himlens Tilstand tillod ham det.

Han er herved naaet til visse videnskabelige Slutninger, som han har fremsat i et om denne Sag udgivet Værk. Hovedformaalet med disse Observationer var en meteorologisk Undersøgelse; han vilde forsøge paa at komme til Kundskab om, hvorvidt Intensiteten af Stjernernes Tindren staar i noget Forhold til det herskende Vejrlig eller til det Vejr, som vil indtræde.

Hr. Dufour er naaet til det Resultat, at ved Morges, der ligger paa 46° 30' N. Br. og 6° 30' Ø. Lgd. Grw., hvor han har anstillet Størstedelen af sine Observationer, er en svag Tindren i Reglen Forudsigelse af daarlige Vejr.

Det vilde være interessant at vide, om det samme er Tilfældet i andre Klimater, under andre meteorologiske Betingelser og særligt paa Verdenshavet. Hvis det forholder sig saaledes, og hvis paa Havet som i Schweiz en vis Grad af Stjernernes Tindren bebuder Nærmelsen af daarlige Vejr, kunde man finde et værdifuldt Middel til Forudsigelse af Vejrliget.

Den af Hr. Dufour herom offentliggjorte Notits lyder saaledes:

»Stjernernes Tindren har været studeret i de sidste Aar med mere eller mindre komplicerede Kikkerter af forskellige Iagttagere, bl. a. af Hr. Montigny i Brüssel. Efter ogsaa at have prøvet en Tindremaaler med Kikkert har jeg foretrukket at observere med det blotte Øje, og dette Middel er det eneste mulige paa Søen. Jeg har fundet, at man efter nogen Tids Øvelse snart naaede til temmelig let at vurdere Stjernernes Tindren tilstrækkelig nøjagtig. Jeg har betegnet denne Tindren ved Talværdier fra 0 til 10, idet 0 angav ingen Tindren, hvilket, i det mindste i Schweiz, er meget sjældent og kun med Stjerner i Nærheden af Zenith, medens 10 angav en meget stærk Tindren, hvorved Stjernen synes ligesom at hoppe og skifte Farve, hvilket sjældent ses uden ved Stjerner nær ved Horizonten.

Hvis Iagttagerne i Begyndelsen føle nogen Vanskelighed ved at angive Tallene, ville de dog med en Smule Øvelse snart naa til med Lethed at kunne skelne meget stærk,

stærk, jævn, svag og meget svag Tindren. Det er særlig den sidste, som i Schweiz forudsiger daarlige Vejr.

Med Hensyn til Observationsmaaden er jeg overbevist om, at det bedste System er Iagttagelse med det blotte Øje, i det mindste hvis den anstilles af Personer med et godt Syn.

Der frembyder sig imidlertid en Vanskelighed. Man vil straks opdage, at Stjernernes Tindren varierer med Stjernens apparente Højde, saaledes at Tindringen bliver svagere, efterhaanden som Stjernen nærmer sig mod Zenith. Efter mine talrige Observationer har jeg opstillet en Tabel, som angiver den gennemsnitlige Variation af Tindringen for Stjernerne, naar de komme højere op over Horizonten.

Jeg har fundet, at med forskellige Zenithdistancer var Tindringen proportional med følgende Tal:

Fra 0 til 10°	Zenithdistance	....	0.30
Ved 15°		....	0.41
20°		....	0.45
25°		....	0.54
30°		....	0.60
35°		....	0.60
40°		....	1.12
45°		....	1.36
50°		....	2.03
55°		....	2.83
60°		....	3.71
65°		....	5.09
70°		....	7.02
75°		....	7.89

Man kan anse disse Tal for gode, thi Professor Montigny i Brüssel, som ligeledes hyppig har observeret Tindringen, men som er begyndt paa sine Observationer efter mig, har ofte benyttet disse Tal til de Reduktioner, som han maatte fortage, og har været tilfreds med dem.

Ved første Øjekast kunde man tro, at Tindringens Intensitet er proportional med Tykkelsen af det Luftlag, som Lysstraalen skal trænge igennem. Det vil dog let erkendes, at dette ikke er Tilfældet, men at snarere — undtagen nær ved Horizonten — denne Intensitet er proportional med det Produkt, man faar ved at multiplicere Tykkelsen af det Luftlag, som Lysstraalen gennemtrænger, med den astronomiske Refraktion for den Højde, ved hvilken man anstiller sin Observation.

Dette Forhold vil ses tydeligt, hvis man trækker to Kurver, i hvilke Abscisserne ere Zenithdistancerne. I den ene Kurve gør man Ordinateerne proportionale med Tindringens Intensitet, i den anden gør man dem proportionale med det ovenfor angivne Produkt; man vil da faa to aldeles ens Kurver.

Men Iagttagelser, der anstilles nær ved Horizonten, kunne ikke sammenlignes med dem, der anstilles ved en større Højde, fordi Lysstraalerne i Nærheden af Horizonten gaa igennem Luftlag, der ere mindre transparente, som til Dels svække dem og modificere de Betingelser, under hvilke de naa vort Øje.

Man maa derfor foretrække Iagttagelser, der ere anstillede ved en Højde af over 10°, for dem der ere anstillede ved en ringere Højde.

Tindringens Formindskelse, naar Stjernen nærmer sig Zenith, gør Sagen mere kompliceret for Iagttageren. Hvis Stjernens Højde er kendt, er det let ved Hjælp af ovenstaaende Tabel at reducere den observerede Tindren til en Normalstjernehøjde, f. Eks. 30°. Dette var let for mig, da Størstedelen af mine Observationer bleve anstillede ved Morges paa 46° 30' N. Br. Jeg havde da dannet mig en Tabel, som for hver halve Stjernetime angav Højden over Horizonten af alle de Stjerner, hvis Tindren jeg iagttog, og jeg havde derefter trukket Kurver for disse Højder, hvorved jeg ved et Øjekast kunde faa en Idé om Stjernernes relative Højde.

Man kan gøre dette paa en fast Station, men ikke til Søs, paa Grund af, at Skibet stadig forandrer Brede. Hvis imidlertid, som jeg tror, Observationer af Stjernernes Tindren blive hyppige og give de Søfarende værdifulde Vink, vilde

det være Umagen værd at beregne en saadan Tabel, for hver 5° Brede for alle de Stjerner af 1ste Størrelse, som der kan blive Tale om at observere ombord.

Hvis man ikke har en saadan Tabel, eller hvis Iagttagerne ansætte Tindringen ikke ved Tal, men ved Ord, f. Eks. meget svag, svag, jævn osv., kan der ikke være Spørgsmaal om at henføre den til en Normalhøjde. Men dette er imidlertid ikke nødvendigt, man kan godt undvære denne Normalhøjde. Ved at betragte Tindringen af alle Stjerner af 1ste Størrelse vil en øvet Iagttager let kunne vurdere, om Tindringen i Almindelighed er stærk, jævn, svag eller meget svag, og hvilke Forhold dette kan staa i til de paafølgende Dages meteorologiske Elementer.

Det er imidlertid rigtigt at erindre, at Stjernerne synes at tindre stærkere, naar de staa i Nærheden af Skyer. Finder man da en stærk Tindren, maa man betragte den som en jævn Tindren, og hvis man finder den jævn, maa man anslaa den til svag.

Hvis man iøvrigt vil gøre sig bekendt med et mere fuldstændigt videnskabeligt Arbejde om Stjernernes Tindren, kan man finde det i den interessante Notits, som Arago har fremsat i »Annuaire du Bureau des longitudes« for 1852; men man ser der til samme Tid, hvor mangelfulde de fortsatte og regelmæssige Observationer over dette Fænomen vare. Det er netop denne Notits, som har givet mig Ideen til at begynde mine Iagttagelser for om muligt at udfylde denne Løkke.

## Faste Dampskibsruiter i det Syd Atlantiske Ocean.

Som det vil være en Del af vore Læsere bekendt blev der til den i 1889 afholdte »Maritime Conference« i Washington af Kaptajn Jacob Holm stillet et Forslag om Indførelsen af Dampskibsruiter ad frivillig Vej (non compulsory tracks for steamers). Forslaget gik ud paa at de forskellige Regeringer skulde aflægge saadanne Ruiter i de af dem udgivne Søkort, idet Forslagsstilleren formentede, at Dampskibene snart frivillig vilde følge saadanne Ruiter, medens Sejlskibene — ialtfald under usigtbare Vejrforhold — vilde søge at holde sig udenfor dem. Konferencen mente dog ikke at kunne stille noget Forslag i saa Henseende. Men Dampskibs Rederierne tog Ideen op, og saavidt os bekendt ere nu faste Ruiter foreskrevne for en stor Del af de Dampskibe, der befare Atlanterhavet mellem England—Kontinentet og de Forenede Stater i Amerika.

Ifølge Hansa ere saadanne Ruiter nu ligeledes indførte i Farten paa Australien og Øst-Asien, idet Bladet under ovenstaaende Overskrift skriver som følger:

Siden de faste Dampskibs Ruiter ere blevne indførte i den nordatlantiske Fart og der have staaet deres Prøve, synes den Tanke mere og mere at gøre sig gældende i Søfartskredse, at der ved saadanne Forholdsregler kan vindes en hel Del i Retning af Skibsfartens Sikkerhed. Da der i de sidste Aar har vist sig usædvanlig store Ismasser i det sydlige Ocean, har de store engelske Rederier derfor fundet sig foranledigede til ogsaa at foreskrive faste Ruiter for Farten paa Australien og Øst-Asien, navnlig for at forebygge den urimelige Risiko som Kaptajnerne udsætte Skibene for, idet den ene søger at overbyde den anden med Hensyn til hurtige Rejser.\*) Disse Ruiter, der ere foreskrevne for saavel Sejl- som Dampskibe, ere hidtil tiltraadte af følgende Rederier:

\*) Da den sydligste Del af Storcirkelbuen mellem Kap det gode Haab og Australien gaar gennem Isregionen, bliver Ruten mellem de to Steder altsaa kortere, jo længere Syd paa Skibene gaa, men Risikoen for at møde Is og daarligt Vejr forøges samtidig betydeligt. Red. Ann.

New Zealand Shipping Co., Wm. Miiburn & Co., (Port-Line), Shire-Line, Lund-Line og Ducal-Line.

Ruterne ere foreskrevne som følger:

Udgaende fra Kap det gode Haab, skulle nedenstaaende Meridianer passeres under følgende Breddegrader:

40° Lgd. Ø paa 42° 30' S. Br.
50° » » 45° » »
60° » » 45° 40' » »
70° » » 46° 20' » »
80° » » 47° » »
90° » » 47° 15' » »
100° » » 47° » »
110° » » 46° 50' » »
120° » » 46° 35' » »
130° » » 46° 20' » »

Fra dette sidste Punkt have Skibene fri Sejlads til Bestemmelsesstedet.

For Hjemgaende (rundt Kap Horn) skulle Skibe fra New Zealand passere 160° Lgd. V. paa 50° S. Br. og derefter:

150° Lgd. W. paa 50° 45' S. Br.
140° » » 51° 30' » »
130° » » 52° 10' » »
120° » » 52° 45' » »
110° » » 53° 20' » »
100° » » 53° 45' » »
90° » » 54° 25' » »
80° » » 55° » »

Fra dette sidste Punkt fri Sejlads til Kap Horn. Denne Bestemmelse vil have stor Betydning med Hensyn til Sejladsen i det sydlige Ocean, i Særdeleshed for havarerede Skibe, som derved blive istand til langt hurtigere at sende deres Rederi Underretning om det dem tilstødte Havari. To andre Rederier have ikke tiltraadt den her beskrevne Rute, men have valgt en anden noget nordligere.

## Hyren i Kjøbenhavn.

er for Tiden:

### I Dampskibe:

1ste Styrmand.....	Kr. 85—110
2den do. ....	— 70—80
1ste Maskinmester.....	— 150—220
2den do. ....	— 80—130
Baadsmænd.....	— 54
Tømmermænd.....	— 60
Hovmestere.....	— 60
Kokke.....	— 60
Koksmatter.....	— 30
Matroser.....	— 50
Letmatroser.....	— 40
Ungmænd.....	— 30
Messedrenge.....	— 12—16
Fyrbødere.....	— 50
Kullæmpere.....	— 30

### I Sejlskibe:

1ste Styrmand.....	Kr. 76—80
2den do. ....	— 65
Baadsmænd.....	— 54
Tømmermænd.....	— 40—60
Kok & Steward.....	— 55—60
Kokke.....	— 20—40
Matroser.....	— 50—52
Letmatroser.....	— 40—42
Ungmænd.....	— 25—30
Dæksdrenge.....	— 10—20

## Lystsejlad.

**Kjøbenhavns Amatør-Sejlkub** har tilstillet os følgende Regler for sin Udflugtssejlad til Humlebæk den 9-10. Juni 1894:

De deltagende Fartøjer samles Lørdagen den 9de Juni Kl. 1 Eftermiddag præcis i Svanemøllebugten ved den østlige Ende af den undersøiske Dæmning, hvor *Kommandoskibet*, der er kendelig ved at det under *Nationalstanderen paa Toppen* fører et *rødt Stutflag*, vil være opankret i Nærheden af den yderste grønne Bøje.

Naar *Stutflaget* hejses paa *Halo* og samtidigt et Skud affyres, gøre samtlige Fartøjer sig klare til *flying Start*; fem Minuter derefter hejses *Stutflaget* samtidigt med at et Skud affyres, hvorpaa samtlige Fartøjer gaa i Start, *Syd fra* over en Linie imellem *Kommandoskibet* og den yderste grønne Bøje og gøre deres Bedste i

**Handikapsejlad for Humlebæk**, hvor de ved Ankomsten, have *Syd fra*, at passere en Linie imellem det *østlige Havnehoved* og *Jomsborg*, der vil ligge opankret tæt Øst for samme. Fartøjerne inddeles eventuelt i flere Klasser med særskilte Præmier. Handikapinddelingen opslaaes i *Jomsborg* Fredagen den 8de Juni.

Hvis Handikapsejladsen, som Følge af Vindstille, maa afbrydes, affyres tre Skud fra *Kommandoskibet* og en *Bugserbaad* vil da tage Fartøjerne paa Slæb til *Humlebæk*.

Om Aftenen ventes Deltagerne at give Møde i *Humlebæk Hotel*, hvor Sejlkomiteen Kl. 9 vil meddele alle nødvendige nærmere Bestemmelser om

**Kapsejladsen Søndagen den 10de Juni**, der paatænkes at begynde Kl. 9 Formiddag præcis og eventuelt vil blive en Sejlad om *Høen* for samtlige eller en Del af Fartøjerne. Der sejles med Respit.

*Præmieuddelingen* finder Sted i *Humlebæk Hotel* Kl. 2 ved en Dejeuner, hvorefter startes for *Kjøbenhavn* i samlet Eskadre efter *Dommerens* nærmere Anordning. *Bugserdamperen* vil ledsage Eskadren for, i Tilfælde af ugunstige Vejrforhold, at tage den paa Slæb.

*Løbene* inddeles saavidt muligt saaledes, at nogenlunde ensartede Typer sejle sammen. (Fuldendes ikke Handikapsejladsen den 9., sejles der ogsaa i Handikap om de udsatte Handikappræmier).

Der udsættes en *Præmie* for mindst hvert tredje startende Fartøj i hvert Løb.

*Bemandingen* af samtlige Fartøjer skal bestaa af *bona fide* Amatører; dog maa Fartøjerne beholde deres *faste* Besætning ombord under Handikapsejladsen, men Styringen maa kun foretages af en Amatør.

*Enkeltmandssejlad* er ikke tilladt.

*Sejlføringen* er bunden i begge Sejladserne.

*Fartøjernes* Maal og *Handikaptillæg* ere de af *Kongl. Dansk Y.-Klub* fastsatte. Skulde et anmeldt Fartøj ikke være maalt eller handikappet, foretages det fornødne af *Sejlkomiteen*.

Der sejles iøvrigt efter *Klubbens Anvisning til Afholdelse af Kapsejlads* og benyttes de i samme anførte Handikap og Respitavler.

Som *Dommer* fungerer *Klubbens Ærkesdommer, Hr. Kommandør V. Hansen*, der i Forbindelse med *Formanden* og *Viceformanden* danner *Sejlkomiteen*.

Onsdag den 11te Juli afholdes ved *Kjøbenhavn Klubbens* anden større aarlige Kapsejlad.

## Fra Sø og Land.

Om *Raket-Redningsapparater*. Ved *Skibbrud* paa de engelske Kyster har man iagttaget, at de *Skibbrudne*

undertiden er i Tvivl om, hvorledes de skulle anvende *Raket* apparatet. Man har derfor ved *Raketens* Line fastgjort en mindre *Tavle*, paa hvilken *Forholdsreglerne* ere angivne i det engelske og franske Sprog. I *Oversættelse* lyde de saaledes:

»Saa snart de *Skibbrudne* have faaet fat i den over det strandede *Fartøj* kastede *Line*, maa de hale den til sig, saa at de faa den dertil befæstede *Blok*, gennem hvilken der er anbragt et *Toug* uden Ende, ombord. *Blokken* fastgøres derefter ved *Masten* omtrent 15 *Fod* over *Dækket*. Findes der ingen *Mast* maa *Blokken* anbringes paa den *Del* af *Fartøjet*, der ligger højest over *Vandet*.

Saa snart dette er sket, løses *Raketlinen*, og ved *Svingning* af et *Flag* eller en *Hue*, eller ved *Nattetid* af en *Lanterne*, gives de *Handværende* *Tegn* om, at man er klar. *Fra Land* hales derefter ved *Hjælp* af *Touget* den ene Ende af en *svær Trosse* ud til *Fartøjet*. *Trossen* fastgøres omtrent 1½ *Fod* ovenover *Blokken* og det maa paases, at *Toug* og *Trosse* holdes klare af hinanden.

Efterat dette har fundet Sted, maa der atter gives *Tegn*; derefter hales *Trossen* tæt fra *Land*, og *Redningskurven* drages ad denne ombord.

En af de *Skibbrudne* stiger da straks i *Kurven*, *Tegn* gives paany, og *Redningsmandskabet* haler den i *Land*; paa denne *Maade* fortsættes, til alle ombord værende *Personer* ere reddede.

Skulde det ikke kunne lade sig gøre at faa *Trossen* ombord, saa maa *Touget* anvendes til *Kurvens* *Befordring*.

Det endelige *Resutat* vil som oftest bero paa de *Skibbrudnes* *Aandsnærværelse* og nøje Iagttagen af disse *Forskrifter*.

*Kvinder*, *Børn*, *Passagerer* og *hjælpeløse* *Personer* skulle bringes i *Land* først. (B. T)

*Liverpool-Skibet* M. E. Watson, der er ankommet til *Queenstown* fra *San Francisco* efter en *Rejse* paa 140 *Dage*, beretter at det den 18de *Februar* paa *Pacific Siden* af *Kap Horn* (50de sydl. *Broddegr.* og 100de *vestl. Længdegr.*) stødte paa en stærk *Vestenstorm*, ledsaget af *Sne*, under hvilken en *umaadelig* *Sø slog* over *Skibet* og skyllede tre af *Mandskabet* overbord, der alle druknede. («Times Weekly»)

En ved det *Britiske Konsulat* i *New York* holdt *Undersøgelsesret* i Anledning af »the *Persian Monarch's*« *Stranding* har erklæret *Skibets* *Fører*, *Kaptajn* *Bristow*, skyldig i »grave error of judgment« og suspenderet hans *Certificat* for 6 *Maaneder*. *Retten* anbefalede, at der i det *Tidsrum* i *Stedet* skulde gives ham et *Styrmands-Certificat*. Første *Styrmand* fik en *Irette-*settelse, men blev ikke straffet, *Lodsen* blev ogsaa dadel. *Skibet* vil blive solgt ved *Auktion* d. 29de ds. til *Fordel* for forskellige *Kreditorer*.

Utilstrækkelig *Bemanding*. Røster fra den anden *Side*. *Sir E. J. Reed*, *Formand* for den engelske *Kommission* om *Skibes* *Bemanding*, benægter, at han er *Reder*, og erklærer, at han tror, at »kapitalistisk *Indflydelse* vil faa ligesaa *liden* *Indflydelse* i *Kommissionen* paa den ene *Side*, som *personlig* *Udskældning* og *fejlagtige* *Fremstillinger* vil faa *Lov* til at faa paa den anden.« Iøvrigt berettes, at i flere *Havnestæder* ere *Rederne* i høj *Grad* misfornøjede med den *ringe* *Repræsentation*, deres *Interesser* har faaet i *Kommissionen*. — *Verden* er *svær* at tilfredsstille. («Times Weekly.»)

Et spændende *Kapløb* over *Atlantehavet* har nylig fundet Sted mellem *White Star-Damperen* »*Majestic*« og *American-Line's* »*Paris*«. Den første landsatte sin *Post* i *Queenstown* og den sidste sin i *Southampton*; »*Majestic's*« *Post* naaede *Londons* *General Post Office* 10,52 *Aften*, medens »*Paris*« først naaede dertil Kl. 11,21 samme *Aften*.

Et tysk Dampskibsselskab vil etablere en regelmæssig Fart mellem Stettin og Bornholm.

I forrige Uge aabnedes Ruten New Orleans-Kjøbenhavn, idet Damperen »Albingia«, tilhørende det Hamburg-Amerikanske Paketfart Aktieselskab, ankom hertil. Da Frhavnen ikke endnu er saa vidt færdig, at Skibe kunne losse til Pakhus derude, gik Damperen op i den gamle Havn til Korntørringsmagasinet, hvor Lasten, hovedsagelig bestaaende af Bomuldsfrøer, losses.

Kreatureksport fra Malmø til Hamburg er paabegyndt i sidste Uge, idet Dampskibet »Jyden« af Randers afgik i Onsdags med 42 Stk. Hornkvæg.

Thingvalladamperen Hekla, der som omtalt har havt et Koppetilfælde ombord, er ankommen hertil og er efter en kort Karantæne gaaet ind i Havnen. De Passagerer, der have været i Berøring med Patienten, have yderligere maattet ligge i Karantæne paa Øresundshospitalet indtil i Dag, men da ingen af dem har vist Tegn til at være smittede, er Karantænen nu hævet.

Da det for Tiden er meget vanskeligt at faa Hyre i tyrkisk Havn, advarer Udenrigsministeriet danske Søfolk imod at tage Hyre i England med tyrkiske Skibe til tyrkisk Havn, uden i Hyrekontrakten at betinge sig fri Hjemrejse for Rederiets Regning.

## Havarier, Forlis m. m.

Dampskibet »Christiansborg«, Kapt. Evaldsen, af Kjøbenhavn, fra Rebola i Wiborg Distrikt til Ostende med Trælast, har den 28de ds mellem Gulland og Øland kollideret med Dampskibet »Moskov« af Stettin, der var paa Rejse fra Swinemünde til St. Petersburg med Stykgods. »Christiansborg« fik Styrbordsiden knust lige ned til Vandgangen, Forlasten fuld af Vand; den har kastet Dækslasten af Fordækket, er indkommet her paa Reden ved egen Hjælp og maa losse og reparere, før Rejsen kan fortsættes. »Moskov« fik Bogen meget beskadiget og returnerede til Swinemünde.

Dampskibet »Hidalgo«, Neill, af og fra Hull til Riga med Stykgods og Bomuld, er ankret paa Yderreden paa Grund af Ild i Bomuldsladningen. Switzers Dampbaad »Hertha« tilkaldtes til Assistance. Ilden er foreløbig dæmpet.

Brig Jupiter, der var paa Grund paa Saltholmen, har, uden at have taget videre Skade, fortsat Rejsen til Maryport.

Tysk Damper Alwine er gaaet under syd for Barreuerne. Kun en Del af Passagerer og Mandskab reddedes. (R. B.)

Skonnert Geida, Larsen, af Cimbrishavn, kolliderede med Bark Emil, Søderlund, af Nystad; Geida brækkede Klyverbommen og fik ovenbords Skade, den indkom til Helsingør for at reparere.

Ombord paa norsk Damper Norden eksploderede Kedlen, 5 Mand dræbtes, flere saaredes. (R. B.)

Dansk Jagt Løven pasejledes ved Mølsenort ved Udsejlingen fra Kiel af Flensborg-Damper Kanal og mistede Forrigningen. Skaden beløber sig til 300 Mark.

Dampskibet Orion, fra Spanien til Finland via Kjøbenhavn, kolliderede i Sundet med Bark Gimle af Arendal og beskadigedes i Bogen. Ved Ankomsten til Kronstadt kolliderede Damperen med Kajen og beskadigedes paa den anden Side af Bogen. »Gimle« Rederi fordrer i Skadeserstatning 10,000 Kr.

## Skibsefterretninger.

### Dampskibe.

#### Det forenede Dampskibsselskab.

Alexander III, Rabe, afgik 28. Maj fra Tunis, bestemt til Piræus, Tyrkiet og det sydlige Rusland. — A. N. Hansen, Thidemann, ligger i St. Petersburg, bestemt til Antwerpen og Sortehavet. — Antwerpen, Caroc, ankom 28. Maj til Batoum, bestemt til Noworossisk og Odessa. — Baron Stjern-

blad, Michelsen, afgik 29. Maj fra Castletown i Orkland, bestemt til Alicante og Italien. — Castor, Kruse, ligger i St. Petersburg, bestemt til Riga, Tunis og sydlige Rusland. — Chr. Broberg, Gøtsche, afgik 26. Maj fra Lissabon til Kjøbenhavn og St. Petersburg. — Dagmar, Hansen, ankom 27. Maj til Marseille, bestemt til Genua, Livorno, Neapel, Sicilien og Corfu. — Douro, Brabrand, ankom 30. Maj til Kbhvn., bestemt til Oporto og Lissabon. — Georgios I., Rohde, afgik 29. Maj fra Kbhvn. til Antwerpen, Levanten og Sortehavet. — J. C. Jacobsen, Beh. pass. Gibraltar 26. Maj, bestemt til Kbhvn. og Østersøen. — Kiew, Rasmussen, ankom 29. Maj til Wiborg, bestemt til Kbhvn. og Bordeaux. — Kursk, de V. Staal, afgik 29. Maj fra Kbhvn. til Algier, Marseille og Spanien. — Leopold II, Jespersen, ankom 27. Maj til Kbhvn., bestemt til St. Petersburg. — L. P. Holmblad, Ingerslev, pass. Konstantinopel 24. Maj, bestemt til Antwerpen, Kbhvn. og St. Petersburg. — Botnia, Holm, afgik 30. Maj fra Kbhvn. til Hangø. — O. B. Suhr, Koch, ankom 22. Maj til Barcelona, bestemt til Tarragona, Valencia, Alicante, Malaga, Cadiz og Havre. — Omsk, Kihl, afgik 24. Maj fra Smyrna, bestemt til Antwerpen, Kbhvn. og St. Petersburg. — Tejo, Fenger, afgik 29. Maj fra Havre til Kbhvn. og St. Petersburg. — Ceres, Svensson, afgik 28. Maj fra Stettin til St. Petersburg. — Tomsk, Petersen, afgik 28. Maj fra Antwerpen, bestemt til Aarhus, Kbhvn. og St. Petersburg. — Vesuv, Gade, ankom 15. Maj til Messina, bestemt til Algier, Kbhvn. og Østersøen. — Viking, Jørgensen, afgik 27. Maj fra Kbhvn. til Bordeaux.

Constantin, J. V. Fenger, afgik 30. Maj fra Newcastle til Kjøbenhavn. — Esbern Snare, S. C. Holm, afgik 29. Maj fra Newcastle til Nykjøbing F. — Esbjerg, C. Bentzen, afgik 30. Maj fra Aarhus til Leith via Odense og Aalborg. — Georg, Therkildsen, afgik 31. Maj fra Kjøbenhavn til Newcastle. — Knuthenborg, C. S. Hansen, afgik 29. Maj fra Newcastle til Korsør. — Kronen, P. Petersen, ankom 27. Maj til Newcastle. — Lolland, A. Ankersen, afgik 31. Maj fra Odense til Newcastle via Frederikshavn. — Storebelt, A. Güllich, afgik 30. Maj fra Nakskov til Newcastle via Svendborg—Horsens og Aalborg. — Union, C. N. Bloch, afgik 30. Maj fra Leith til Kbhvn.

Anglo Dane, Th. Petersen, ankom 26. Maj til Antwerpen, bestemt til Kbhvn. og Libau. — Axelhuus, B. J. Goll, ankom 28. Maj til Arendal, bestemt til Trondhjem. — Bergenhuus, Jørgensen, ankom 24. Maj til Hamburg, bestemt til Kjøbenhavn og Danzig. — Charkow, Norden, ankom 30. Maj til Libau, bestemt til Hull. — Christian IX, P. Møllerup, ankom 27. Maj til London, bestemt til Kbhvn. og Køngsberg. — Christiansund, Jensen, ankom 30. Maj til Stettin, bestemt til Kbhvn. og Vest-Norge. — Frederik, J. Harboe, ankom 30. Maj til Kbhvn., bestemt til Køngsberg. — Jolantha, Hansen, ankom 30. Maj til Kjøbenhavn, bestemt til Køngsberg. — Kasan, Thomsen, ankom 30. Maj til Libau, bestemt til Kbhvn. og London. — Laura, P. Christiansen, ankom 22. Maj til Kjøbenhavn fra Færøerne og Island, afgaar atter til Færøerne og Island via Granton 3. Juni. — Libau, H. W. Andersen, afgik 29. Maj fra Kjøbenhavn til Danzig. — Lion, Kromann, ankom 30. Maj til Kbhvn., bestemt til Danzig. — Louise, E. Brabrand sen., ankom 21. Maj til Køngsberg, bestemt til Kjøbenhavn og Hull. — Morsø, Lind, ankom 25. Maj til Hamburg, bestemt til Kbhvn. og Østersøen. — Moskov, Petersen, afgik 30. Maj fra Kbhvn. til Antwerpen. — Nishnij Novgorod, J. Harder, ankom 30. Maj til Kbhvn., bestemt til Riga. — Nordjylland, P. Jensen, afgik 28. Maj fra Kbhvn. til London. — Odin, Frisenette, ankom 25. Maj til Hamburg, bestemt til Kbhvn. og Østersøen. — Perm, L. Christensen, ankom 28. Maj til Kjøbenhavn, bestemt til London. — Pregel, Egidiussen, ankom 24. Maj til Hull, bestemt til Kbhvn. og Libau. — Romny, C. Nielsen, afgik 29. Maj fra Kbhvn. til Hull. — Thyra, A. Garde, afgik 22. Maj fra Granton, bestemt til Færøerne og Island. — Tula, Paaske, ankom 27. Maj til Pillau, bestemt til Kbhvn. og Hamburg. — Valdemar, F. Sørensen, ankom 29. Maj til Libau, bestemt til Kbhvn. og Antwerpen. — Vendsyssel, H. P. Sørensen, ankom 20. Maj til London, bestemt til Libau. — Fanø, S. Kolster, ankom 21. Maj til Hamburg (i Dok). — Olga, C. Fischer, afgik 30. Maj fra Kbhvn. til Hamburg.

### Dannebrog.

A malienborg, Olsen, ankom til Gefle 24. Maj. — Christiansborg, Evaldsen, ankom her paa Reden 30. Maj om Morgenen paa Rejse fra Ripole til Ostende, har været i Kollision med Dampskibet Moskov af Stettin 28., maa losse og reparere. — Fredensborg, van Deurs, ankom til Ripole 30. Maj. — Frederiksborg, Hartmann, ankom til Svartvik 22. Maj. — Rosenborg, Schultz, ankom til Rouen 26. Maj.

**Carl, Skjold, Gorm.**

Gorm, Jørgensen, afgik fra Riga 27. Maj, til Rouen. — Frode Christensen, afgik fra Riga 19. Maj, ankom til Rouen 25. Maj. — Knud, Jørgensen, afgik fra Blyth 24. Maj, ankom til Libau 30. Maj. — Erik, Wisberg, afgik fra Boness 22. Maj, ankom til Libau 28. Maj. — Skjold, Jensen, afgik fra London 26. Maj, ankom til Grimsby 28. Maj. — Olaf, Chr. Holst, afgik fra Reval 26. Maj til London — Volmer, Jørgensen, afgik fra St. Petersburg 24. Maj, til Rouen. — Dan. Kraemer, afgik fra Swinemünde 28. Maj, ankom til Libau 30. Maj. — Magnus, Aaris, afgik fra London 26. Maj, ankom til Sunderland 28. Maj.

**Kjøbenhavn.**

Carl Hecksher, Petersen, afgik fra Sunderland 24. Maj, ankom til Kbhvn. 27. Maj. — Hafnia, Andersen, afgik fra Pernau 29. Maj til Zaandam. — Jylland, Starck, afgik fra Reval 24. Maj til London. — Russia, Rasmussen, afgik fra Dordrecht 26. Maj, ankom til Boness 29. Maj. — Sjælland, Hansen, afgik fra Luleå 24. Maj til Rotterdam.

**Nordsøen.**

England, Hansen, ankom til Kbhvn. 30. Maj. — Holland, Jensen, ankom til Riga 25. Maj. — Rusland, Schmidt, afgik fra Kbhvn. 30. Maj til Boulogne. — Skotland, Albrecht, ankom til Dordrecht 30. Maj. — Tyskland, Svendsen, ankom til Kjøbenhavn 29. Maj.

**The anglo Dane Steam Ship Company Limited.**

Swarland, Pii, afgik fra Oxelosund 24. Maj til Rouen.

**Thingvalla.**

Amerika, Thomsen, afgik fra New-York 26. Maj til Kbhvn. — Island, Skjødt, afgik fra New-York 19. Maj til Kbhvn. — Norge, Knudsen, afgik fra Christianssand 25. Maj til New-York. — Thingvalla, Berentsen, afgik fra Christianssand 9. Maj, ankom til New-York 23. Maj.

**Det danske Petroleums Aktieselskab.**

Christine, Larsen, ankom til New-York 27. Maj

**Det Store Nordiske Telegrafelskab.**

H. C. Ørsted, Ørsted, ligger paa Indre-Reden i Kbhvn. — Store Nordiske, Suensson, er paa Kabelreparation nær Nagasaki.

**Urania.**

Urania, Callesen, afgik fra Jakobstad 24. Maj til Pernengen.

**Jydsk-Engelske Dampskibsselskab, Aarhus.**

Hengest, Olsen, afgik fra Boness 24. Maj, ankom til Aarhus 26. Maj. — Octa, Enemark, ankom til Gøteborg 25. Maj fra Newcastle.

**J. Lauritzen, Esbjerg.**

Nerma, Degn, afgik 30. Maj fra Åbo til Gravelines. — Nordsøen, Meinertz, ankom til Frederikshavn 24. Maj, afgik 25., ankom til Esbjerg 26., afgik 27., ankom til London 29.

**Sejlskibe.****Fanø, Nordby.**

Anna Agnete Mathiasen, afgik fra Vlissingen 22. Maj til Rio Janeiro, prajet 24. Maj 30 Mil syd for Schilly. — Ane Cathrine, Warrer, afgik fra Rio Janeiro 5. Maj. — Cecilie, Nielsen, ankom til Marseille 28. Maj fra Moluckerne. — Coranna, Pedersen, pass. ifølge Telegram Buenos Ayres 26. Maj. Danmark, Lausen, ankom til Falmouth 29. Maj fra Iquique — Dorane, Rødgaard, ankom til New-York 25. Maj. — Fanø, Mortensen, ankom til Rotterdam 29. Maj fra Cuba — Hans, Jensen, ankom til Hamburg 26. Maj. — Hans, Brink, ankom til Montevideo 21. Maj fra Rio Janeiro. — Hertha, Klaborg, er afgaaet til Lizard fra Rosario, passeret til Falmouth 26. Maj. — Lemvig, Hansen, ankom til Maracaibo 29. Maj fra Liverpool. — Maren, Svarrer, afgik fra Falmouth 26. Maj til Flettwood.

**Fanø, Sønderho.**

Eliza, Jessen, afgik fra Libau 28. Maj til Gefle. — Fides, Sørensen, afgik fra Santos 25. Maj til Barbados. — Helene, Thøgersen, lader i Antwerpen til Ceara. — Martha, Nissen, afgik fra Macao 20 April til Rio Grande.

**M. Christiansen, Rønne.**

Bornholm, Grønnegaard, ankom til Kronstadt 10. Maj fra Stettin. — Kristiane & Marie, Jensen, er afgaaet til

Åhus fra Blyth, har passeret Drogden. — Kirstine, Pedersen, ankom til Island 9. Maj fra Kbhvn. — M. Christiansen, Bager, ankom til Honningsvaag v. Hammersfest 10. Maj fra Westhartlepool. — Thyra, Larsen, ankom til Kronstadt 20. Maj fra Grimsby.

**Fragtberetninger.**

D'Hrr. Holm & Wonsild, Kjøbenhavn og Lübeck, meddele os den 30. Maj:

Fragtmarkedet har siden vor sidste Beretning ikke haft nogen Bedring og Omsætningen er saavel paa Østersøen som Nordsøen fremdeles uden Betydning.

**Dampere:**

St. Petersburg noterer: London 1/, Rotterdam 1/2 à 1 1/2 d., Amsterdam 1 1/2 d., Bremen Stad 1 1/2 à 1/3 d., Antwerpen, Dünkirk eller Ghent 1 1/2 à 1/3 d., Bristolkanalen 1 7/8 d., alt pr. 496 lbs. Hvedebasis; til Stettin eller Lübeck 9 Mk. pr. 2000 Kilos Rug.

Riga og Libau noterer: Leith 10 1/2 d., Hull 10 1/2 d., London 10 1/2 à 1/ d., Rotterdam 11 1/4 d., Antwerpen 11 1/4 à 1/ d., Rouen 1 2/4 à 1/3 d., Bordeaux 1 4/2 à 1 5/4 d., alt pr. 320 lbs. Havrebasis.

Danmark — Dünkirk: 7 1/2 francs pr. 1000 Kilos Melasse, Danzig — Kjøbenhavn 15 Pf. pr. rhinlandsk Kubikfod Fyrretømmer.

D'Hrr. N. Johansen & Dahl, Liverpool, meddele os under 26. Maj:

Skibe er ligeledes denne Uge optagne til de uforandrede lave Rater.

Man tror imidlertid at kunne spore en fastere Tendens i Markedet saavel fra Ostindien som Vestkysten, derimod er San Francisco yderst flau. Fra La Plata synes Udskibningen af Korn at skulle vare til ud i September-Oktober og Raterne holder sig fremdeles fordelagtige. — For nærværende liden Efterspørgsel for Tonnage fra Canada og Gulfhavnene og er Skibe, som kommer ud søgende, nødsagede til at akceptere mindre Fragter end paa denne Side.

Dampskibe er sluttede fra Cardiff saaledes: Donau 8/—, Barcelona 10/6, Messina 7/—, Lisbon 6/9, Gibraltar 5/6 à 5/9, Bremerhaven 5/—, Kjøbenhavn 6/, Swinemünde 5/3 og fra Newcastle: Alexandria 5/7 1/2, Lishon 7/—, Smyrna 5/10 1/2, Hamburg 4/—, Stettin 4/4 1/2, Aalborg 4/6, Horsens 4/7 1/2, Nordnorge 4/6.

Azoff til U. K. eller Kontinentet 13,500 qrs. Byg 12/4 1/2; Azoff til Bremerhaven 8,500 qrs. Byg 13/—.

Nicolaieff til London, 3000 Tons, prompt 11/—; Odessa 13,200 qrs. 10/6, Juli Lastning; Sulina til U. K. eller Kontinentet, 13,000 qrs. 11/—.

Filipinerne til U. K. eller Kontinentet 1568 Tons Reg. 27/6; Bombay til Dünkirk 17/6.

Pensacola til U. K., 106,3, Kontinentet 108/9—1470 Tons Reg.

Archangel til Sharpness, 750 Standards, 37/6. — Søderhamn (to Pladse) til London, 400 stds. Planker og Battens & 60 stds. bord 21/—.

Sejlskibe som følger: Cardiff til Rio Janeiro 13/6, Cap Town 11/3 etc. Newcastle N. S. W. til San Diego 16/—, San Francisco 13/9, Vestkysten 12/6.

Iquique til U. K. eller Kontinentet 27/6. — Rangoon til Rio Janeiro 27/6.

Quebec—Liverpool 18/—, Greenock 16/—; Nedrehavne 42/6, 41/3 & c.

Vor Korrespondent i Newcastle o/ Tyne meddele os under 26. Maj:

Fragtmarkedet har i den forløbne Uge været temmelig fast for Udfragternes Vedkommende, og enkelte Befragtninger fremvise en Bedring i Raterne, Returnarkedet er derimod svagt næsten overalt.

Af Befragtningerne nævnes: Tyne, Blyth eller Wear til Kronstadt 4/, Riga 3/10 1/2 og 4/, Neufahrwasser 4/, Swinemünde 3/10 1/2, Stettin 4/4 1/2, Rostock 4/6, Kiel 4/4 1/2, Horsens 4/7 1/2, Korsør 4/3 (1100 tons), Stockholm 3/9, Huelva 5/6, Lissabon 6/10 1/2 og 7/—, Genua 5/4 1/2, Civita Vecchia 5/9, Palermo 6/, Venedig 6/9, Port Said 5/6, Alexandria 5/6, Viteå til London 420 stds. 23/ D. B. b., Skelefeå til London 22/ D. B. 1/10 b., Hornøsand til London 550 stds., 21/ D. B., Sundsvall til La Rochelle 600 stds., 38 frcs., Gefle til London 500, 600, 530 stds., 19/6 D. B., Uleåborg til Hull, 450 stds., 25/— D. B. 197 stds. b., Riga til Southampton, 8/6 og Sleepers, Archangel til Sharpness, 750 stds., 37/6 D. B. 1/3 b., Odessa til Kjøbenhavn 11/— og 11/3 Odessa til L. H. A. R. 9/6, Liverpool Hamburg 10/—, Bergen 11/6. Sulina 11/6 n. c.

Rouen 12/6 prompt. Dobau 13/ n. c. prompt. Azoff 12 6 12/. Byg n. c. Alexandria til London eller Hull, 2009 netto Tons 8/6 cottonseed, 1/6 Grain. Tripolis til U. K., 939 netto Tons 14 6, Esparto Ergasteria til Antwerpen 9/, Newport River 8/, Middlesbro 9/—, Bilbao til Cardiff 4 6, Middlesbro 5/6. Tyne 5/3, Ghent 8/—.

D'Hrr. Funch, Edye & Co., New York, meddele under 18. Maj:

Der er ingen Forandring i vort Dampskibs-Fragtmarkeds Tilstand og Forretningerne vedblive overalt at være saa utilfredsstillende som vel muligt. Den yderligere Nedgang i vore Hvede-Priser vækker øjensynlig atter nogen Interesse hos de evropæiske Købmænd, men deres Ordre ere vedblivende til saa lave Rater at der ingen Forretninger ere blevne gjorte i

fulde Ladninger, og Partraterne ere ogsaa uden nogensomhelst Fremgang.

De forskellige regulære Linier lide i Særdeleshed under den nuværende nedtrykte Tilstand, og det øjeblikkelige Ophør af Efterspørgslen efter Kvæg forhindrer yderligere Beskæftigelse af Skibsrum i denne Branche. Der er fremdeles god Efterspørgsel efter Dampere for Sukkerladninger fra Cuba-havnene og Trælast fra Golfen for Lastning straks, men Befragterne have været i Stand til at modsætte sig en Fremgang i Raterne til Trods for Knapheden af hurtigt disponibel Tonnage. Bomuldshavnene og enkelte andre Brancher begynde at vise lidt mere Tilbøjelighed til at fragte Dampere for senere Lastning, men Rederne ere øjensynlig utilbøjelige til at acceptere de gængse Rater udover hvad der er strængt nødvendigt og der er i Øjeblikket intet at gøre for senere Afskibning.

## Efterretninger for Søfarende.

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

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

**Læse S. Kattegat.** Ved *Silderen* er opstillet en c. 20 Fod høj Baake, c. 3 Kbl. N. t. V. 1/2 V. for Vageren.

**Sundet.** Den 28de Maj 1894 afmærkes Søminekorpsets Øvelsesplads mellem og foran *Mellemfort* og *Prøvesten*.

Samtidig tændes Varselyrene.

**Smaalands-Farvandet.** De to Sømærker paa S.-Siden af *Omø-Sund* ere flyttede længere ud i Farvandet. Vageren med hvid Stage og 2 Koste paa N.-Siden af *Omø-NV-Flak* ligger nu i 4 1/2 Fv. Vand, N. 14° Ø. 4,960 Alen fra *Omø Kirke*.

Risprøkken med hvid Stage ved NØ-Enden af *Omø-Rev* er ombyttet med en Vager med hvid Stage og Kost og ligger nu i godt 5 Fv. Vand, N. 39° Ø., 4,720 Alen fra *Omø Kirke*.

Paa Linien mellem de to Vagere er der ikke under 19 Fod Vand.

### Østersøen, Sundet og Lille Belt.

**Sverig. Malmö.** Klokketønden ved Renden til *Malmö* er inddragen den 16de Maj 1894 og udlægges igen i Slutningen af Maj.

**Kalmarsund.** En rød Stage med Kost er udsat ved *Skälviksgrundet* i *Vällö* Løb. 57° 6' 40" N. Br. 16° 33' 29" Ø. Lgd.

**Bottniske Bugt.** Udenfor Kajen ved *Svartö* i *Luleå* er udlagt 4 Fortøjtønder. De to ligge c. 1/2 Kbl. fra hinanden og c. 3/4 Kbl. fra Malmlosnings-Viadukten. De to andre ligge længere mod NV., c. 1/2 Kbl. fra hinanden og c. 200 Alen fra Kajen.

**Tydskland. Femern.** Vraget af den russiske Skonnert »*Norma*« ligger sunket i 25 Fod Vand, fra *Marientleute* Fyr i NØ. 3/4 N. og c. 1,100 Alen fra Land. Masterne ere over Vandet. 54° 30' 3" N. Br. 11° 15' Ø. Lgd.

Ved Vraget er udlagt en grøn Vragtønde, og om Natten vises en hvid Lanterne fra en af Masterne.

**Kieler Fjord.** Fra 31te Maj til 5te Juni 1894 afholdes Skydeøvelser i *Strander Bugt*. Paa Strækningen mellem Tønderne B og D er Bugten spærret for al Sejlads.

### Kattegat og Skagerak.

**Sverig. Malö.** I 1894 skal den mørke SV.-lige Sektor i *Malö* Fyr ombyttes med en blaagrøn Sektor, der skal lyse over de tæt ved *Malö* liggende Grunde. 57° 20' 17" N. Br. 11° 58' 6" Ø. Lgd.

Nærmere Meddelelse senere.

### Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Tydskland. Weser.** I *Alte Weser* ere de to røde Stump-tønder C flyttede. Den første ligger i 7 Fv. paa 53° 52' 59" N. Br. 8° 7' 32" Ø. Lgd. Den anden ligger c. 1/2 Kbl. SV. t. V. fra den første. Mindste Dybde i *Alte Weser* NØ.-lige Munding er 16 Fod

I *Dwarsgat* er *Robbenplate* tiltaget N. hen. Spirtønde N ligger nu i 28 Fod paa 53° 43' 28" N. Br. 8° 17' 41" Ø. Lgd.; Spirtønde O i 21 Fod paa 53° 43' 37" N. Br. 8° 19' 31" Ø. Lgd. og Spirtønde P i 24 Fod paa 53° 43' 38" N. Br. 8° 20' 36" Ø. Lgd.

Den hvide Sektor i *Meyers Ledge* Fyr er flyttet efter Farvandet.

I *Dwarsgat* bør man fra nedenfor Spirtønde O til ovenfor

Spirtønde P holde Ledebaaken paa *Meyers Ledge* fri S. for *Meyers Ledge* Fyrtaarn.

Nedenfor *Bremerhaven* er den øverste af de tre Karantænetønder inddragen.

I *Fedderwarder-Farvand* ligger rød Stump-tønde FB nu i 16 Fod Vand paa 53° 39' 0" N. Br. 8° 22' 29" Ø. Lgd., og rød Stump-tønde FE i 19 Fod paa 53° 37' 9" N. Br. 8° 21' 6" Ø. Lgd.

Paa Sandryggen mellem Tønde FA og FB er der kun 3 Fod ved Lavvande.

Paa Strækningen mellem Tønderne C og den røde Tønde FB har der V. for *Fedderwarder-Farvand* dannet sig et nyt Løb med mindst 6 1/2 Fod Vand ved Lavvande. Det er foreløbig afmærket med en sort og rød lodret stribet Baaketønde med Stage og Kors. 2 røde Stump-tønder om Styrbord og 2 sorte Spidstønder om Bagbord. Baaketønden ligger i 14 1/2 Fod Vand paa 53° 40' 47" N. Br. 8° 20' 29" Ø. Lgd.

**Holland. Zeegat van Terschelling.** I *Schuitengat* er til Forsøg udlagt en Lystønde tæt udenfor Klokkebaakeskibet. Den viser hvidt Lys med uregelmæssige Blink.

**Zeegat van Texel.** I *Westgat* ere følgende Tønder flyttede og ligge nu saaledes:

Stump-tønde Nr. 1 med afkortet Kegle i 18 1/2 Fod Vand. 52° 55' 54" N. Br. 4° 35' 38" Ø. Lgd.

Stump-tønde Nr. 2 i 24 Fod Vand. 52° 56' 3" N. Br. 4° 36' 26" Ø. Lgd.

Stump-tønde Nr. 3 i 32 Fod Vand. 52° 56' 16" N. Br. 4° 37' 25" Ø. Lgd.

Stump-tønde Nr. 4 i 43 Fod Vand. 52° 56' 36" N. Br. 4° 38' 10" Ø. Lgd.

Stump-tønde Nr. 5 i 54 Fod Vand. 52° 56' 59" N. Br. 4° 38' 32" Ø. Lgd.

Spidstønde Nr. 1 i 27 Fod Vand. 52° 55' 26" N. Br. 4° 36' 2" Ø. Lgd.

Spidstønde Nr. 2 i 19 Fod Vand. 52° 55' 45" N. Br. 4° 37' 17" Ø. Lgd.

Spidstønde Nr. 3 i 22 Fod Vand. 52° 56' 1" N. Br. 4° 38' 20" Ø. Lgd.

Spidstønde Nr. 4 med Ballon i 41 Fod Vand. 52° 56' 23" N. Br. 4° 39' 13" Ø. Lgd.

Den tidligere Stump-tønde Nr. 1 med afkortet Kegle forbliver foreløbig liggende ved S. Kant af *Keiserbult*, indtil en Anduvningstønde bliver udlagt ved *Westgat*.

Mindste Dybde paa Barren i det nu afmærkede *Westgat* er 16 1/2 Fod. Ledemærket over Yderbarren: *Kijkduin* Fyrtaarn overet med Romersk Katolsk Kirke i *Helder*, leder til Spidstønde Nr. 4 med Ballon.

I *Schulpengat* er ved Vraget af »*Niger*« igen udlagt en Vragtønde. Den ligger paa den tidligere Plads.

Den 28de Maj 1894 udlægges i *Texelstroom* en Flaade, bestemt til Skydeøvelser. Den ligger i Mærkerne: *Hoorn* Taarn mellem de to Baaker for den maalte Mils V.-lige Tønde, og *Kijkduin* Fyrtaarn netop fri S. for det meteorologiske Observatorium. Flaaden er afmærket med et Flag og i godt Vejr om Natten med en hvid Lanterne. 52° 59' 34" N. Br. 4° 48' 51" Ø. Lgd.

**Zeegat van Goeree. Paardenplaat. Zeegat van Brouwershaven.** Paa *Ribben* er udlagt en Skydeskive, fra *Brille* Taarn i S. 77° V. og fra *Goedereede* Taarn i N. 15° Ø.

Paa *Paardenplaat* er udlagt en Skydeskive, fra *Zonne-maire* Taarn i N. 29° V., fra *Brouwershaven* Taarn i N. 1° V. fra *Ossenhoek* Fyr i N. 41° Ø.

**Zeegat van Goeree.** Lystønden »*Slijkgat*« er bortgreven. Den skal snarest mulig udlægges igen.

**England. Scarborough.** *Vincent Pier* Fyr skal forandres til et Blinkfyr, der hver 8 Sekunder viser Blink i 4 s., Mørke

Ostindie-Farten frembyder ikke den ringeste Opmuntring, og de elendige Rater, som ere blevne akcepterede af Sejlskibe, have i Øjeblikket trængt Damperne ganske ud af Markedet. De alvorlige Striker, som nu hersker i vore Kulegne, har bragt nogen Efterspørgsel efter Dampere til at laste Kul i Europa hertil, men medens det berettes at et Antal Dampere ere blevne fragtede, have vi kun kunnet opspore en eneste Befragtning.

Begæret efter Sejlskibs-Tonnage vedbliver at være meget begrændset, men Raterne vise i det hele taget ingen væsentlig Forandring. Mindre Skibe ere sparsomme og betvinge sig som Følge deraf bedre Betingelser, derimod forefindes rigelig af større Skibe, og disse have Vanskelighed ved at sikre sig Beskæftigelse.

i 4<sup>s</sup>. Fyret er hvidt, undtagen i Retning af Indløbet til Havnen, hvor det er rødt. Det vises, naar der er 9 Fod Vand og derover i Havnen. 54° 16' 55" N. Br. 0° 23' 20" V. Lgd.

**Four Fathom Channel. Themsen.** Ved Vraget af *»Minnie«*, som ligger sunket mellem den NØ-lige *Maplin* og den V-lige *Middle* Tønde, er udlagt en Vragtønde. Den ligger i 20 Fod Vand, c. 50 Alen N. 73° V. for Vraget, fra den NØ-lige *Maplin* Tønde i S. 23° V., 4 Kbl.

Et Vragfyrskib, som viser de sædvanlige Signaler, er udlagt c. 100 Alen S. 73° Ø. for Vraget.

Vragtønderne, som laa i *Four Fathom Channel* fra *Cant* Tønde i S. 13° Ø., 1<sup>2</sup>/<sub>3</sub> Kml., og paa *Halliday Flats* ved Vraget af *»Isabella«*, ere inddragne. Vragfyrskibet ved *»Isabella«* er inddraget.

**Fyrskibet „Kentish Knock“.** Den 15de Juni 1894 forandres Taagesignalet paa Fyrskibet *»Kentish Knock«*. Det skal da hver 3 Minutter give Et-Stød af 7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Sekunds Varighed.

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

**Frankrig. Kap Fréhel SV.** En sort Baake med en Cylinder paa Toppen er opført paa SV-Kanten af Klippen *Bénard*, som ligger 3<sup>3</sup>/<sub>4</sub> Kml. S. 35 V. fra Kap *Fréhel*.

### Nordlige Atlanterhav.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. East River. New York.** Omtrent den 15de Maj 1894 forandres det hvide, faste Fyr paa S-Enden af *North Brothers Island* til et hvidt Fyr med Formærkelser, der vises Lys i 5<sup>s</sup>, Mørke i 5<sup>s</sup>.

Taagesignalet gives med Klokke, som nu er anbragt i et 30 Fod højt Taarn, der staar paa Strandbredden SØ. for Fyrtaarnet.

**New York Bay. New York.** Omtrent den 25de Maj 1894 udlægges ved *Gedney Channel* Ø-lige Indløb følgende Tønder:

*Gedney Entrance* Tønde Nr. 2, en rød Spidstønde, mærket G E med sort, c. 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Kml. Ø. for *Gedney Channel* elektriske Lystønde G 2. Den ligger i 24 Fod Vand, fra *Hook* Baake i N. 69° Ø og fra *Romer Shoal* Fyr i S. 69° Ø.

*Gedney Entrance* Tønde Nr. 1, en sort Tøndevager, mærket G E med lvidt, c. 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Kml SØ. for *Gedney Channel* elektriske Lystønde G 1. Den ligger i 24 Fod Vand, fra *Hook* Baake i N. 77° Ø og fra *Romer Shoal* Fyr i S. 62° Ø.

**Charleston. South Carolina.** Omtrent den 31te Maj 1894 flyttes *Rattlesnake Shoal* Fyrskib 2<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Kml. S. 62° V. hen. Det kommer til at ligge i 29 Fod Vand, i *Charleston Harbor Swash Channel* Ledelinie og 1<sup>3</sup>/<sub>4</sub> Kml. S. 62° Ø. for den sorte Anduvnings Klokketønde.

Skibet forbliver uforandret, undtagen at det bliver mærket *Charleston* og Nr. 34 paa begge Sider.

Beliggenhed omtrent: 32° 42' 8" Nr. Br. 79° 46' 8" V. Lgd.

Omtrent den 20de Maj 1894 forandres *Sullivan Island* Ledefyr saaledes:

I den V-lige Ledelinie blive Forfyret og Bagfyret begge hvide.

I den Ø-lige Ledelinie bliver Forfyret rødt, Bagfyret hvidt. I Ledelinien, som dannes af den V-lige og Ø-lige Lede-

Der er betalt følgende Rater:

New-York til Stockholm, Petroleum 2/3, Dublin 1/10 d. à 1/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> d., Gøteborg eller Fredericia 2/11<sup>1</sup>/<sub>2</sub> d., Wasa 2/9 d., Algier 10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> c. Philadelphia til Genua og/eller Leghorn, 11 c. en Havn, 11<sup>1</sup>/<sub>2</sub> c. begge Havne. New-York til Japan 13<sup>1</sup>/<sub>2</sub> c., Java 14<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, 15<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, 16<sup>1</sup>/<sub>2</sub> c. Norfolk til Tampico Cokes Doll. 2,25. Pensacola til Liverpool, Trælast 100/. Cardenas til New-York eller Philadelphia, Sukker 9 c., Boston 10 c. Cardiff — New-York, Kul ca. 7/. Manilla til New-York eller Boston, Hamp Doll. 4,50. St. John N. B. til Cardiff, Newport eller Swansea Planker 40/, Marseille 57 frcs., Palma 62 frcs., Belfast 42/6.

Blandt de befragtede Skibe findes Dansk Brig *»Dana«* med Petroleum fra New-York til Port Allegre 37 c. Rio Grande de Sul 30 c.

linies to Forfyr, bliver Forfyret, det V-lige, hvidt, Bagfyret, det Ø-lige, rødt.

I *Pumpkin Hill Channel* ere rød Spidstønde Nr. 2 ved Yderbarren og sort Tønde Nr. 1, *Middle*, inddragne.

I *New Pumpkin Hill Channel* ere rød Spidstønde Nr. 2, *North Breaker*, og den sort og hvid lodret stribede Anduvnings Tøndevager inddragne.

### Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**Italien Tarent-Bugt.** Den røde Spidstønde ved V.-Kant af Grunden ud for Kap *San Vito* er igen udlagt.

### Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

**Honduras. Honduras Bay.** En Grund med 16 Fod Vand er rapporteret at ligge i 4 à 5 Fv. Vand. ved Indløbet i *St. Thomas Bight*, fra *Palma Point* i N. 19° Ø. og fra Landsbyen *Santo Tomas* i N. 1° Ø.

**Columbia. Colon.** Indtil der gives nærmere Meddelelse om Fyret paa *Isla Grande*, advares Skibsførere mod at stole paa dette Fyr.

**Jamaika. Kingston.** Fra *Kingston* er der lagt Telefon-Kabler til *Port Royal* og *Apostle* Batteri. Kablerne forlade *Kingston* ved et Hus ved Kysten 450 Alen V. for Toldbygningen, gaa derfra 2<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Kbl. i S. 14° V. til Ø-Siden af den rød og hvid tærned Baake, derfra tværs over *Kingston* Havn 1<sup>1</sup>/<sub>4</sub> Kml. i S. 62° V. til 35 Alen N. for Baaken paa Ø-Enden af *Hulk Hole*, derfra 9<sup>1</sup>/<sub>4</sub> Kbl. i S. 84° V. til N-Siden af Baaken paa S-Siden af *Hulk Hole*, derfra 4<sup>1</sup>/<sub>4</sub> Kbl. i S. 28° V. til i Nærheden af Baaken paa *Pelican Shoal*. Her skilles Kablerne, det til *Port Royal* gaar mod Ø. langs 3 Fv. Kurven tæt til de hvide Baaker og rundt den Ø-lige Del af Havnen til Dockeyard-Muren, og det til *Apostle* Batteri direkte i S. 81° V. til Kysten ud for Batteriet.

Det er forbudt at ankre i Nærheden af Kablerne.

### Karantænebestemmelser m. m.

**Norge.** — *Konstantinopel* er erklæret for kolerafri, de franske Departementer *Finisterre* og *Morbihan* for kolerasmittede.

**Søerig.** — *Brest* og de øvrige Dele af Departementet *Finisterre* ere erklærede for kolerasmittede.

De philipinske Øer ere erklærede for kolerafri.

**Grækenland.** — Der tiltaas Skibe fra *Saloniki*, *Konstantinopel*, *Dardanellerne*, *Marmorhavet* og *Bosporus* fri Praktika

**Spanien.** — Skibe fra *Hongkong* og 85 Kml. Afstand ere erklærede for smittede.

**Tyrkiet.** — Skibe med Emigranter til *Amerika* fra *Rusland* forbydes Forbindelse med Land. Udvandrere og Arbejdere, der ere bestemte til *Konstantinopel*, henvises til *Monastir-Aghzy* for der at undergaa Desinfektion.

Skibe fra *tyrkiske* Havne mellem *Trapezunt* og *Sinope*, begge eksklusive, henvises til Karantæneanstalten i *Sinope* for at underkastes Observation.

Skibe fra *det Sorte Hav* mellem *Fatra* og *Baffra*, begge inklusive, underkastes 10 Dages Karantæne i *Sinope*.

**Ægypten.** — Skibe fra *Konstantinopel* gives fri Praktika.

### ABONNEMENTSPRISEN

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

Bladet omdales ved Postvæsenets Foranstaltning.

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

### AVERTISSEMENTSPRIS:

Første Side pr. Petitlinie à 45 mm Bredde	25 Øre,	udenlandske	35 Øre
De øvrige Sider	—	do.	25 —
Moderation for	5 Gange	10 Gange	25 Gange
1/2 Side eller derover	20 0/100	30 0/100	50 0/100
Mindre end 1/2 Side	10 0/100	20 0/100	40 0/100

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER FREDAG.

Nr. 37.

Kjøbenhavn, Fredag den 8. Juni 1894.

1. Aarg.

INDHOLD: Om Adgangen til Fiskeri ved de norske Kyster. — Certepartier og Konnossementer. — Suezkanalen. — Ellis & Eaves' Sugetræk. — Nær forestaaende Forandring af Taagesignalet fra Fyrskibet »Kentish Knock«. — Fiskeri-Statistik. — Kjøbenhavns Fisketilførsel. — Lystsejlds. — Søulykker i April Maaned. — Fra Sø og Land. — Havarier og Forlis. — Skibsefterretninger. — Fragtberetninger. — Efterretninger for Søfarende.

## AXEL E. AAMODT.

18, Kongens Nytorv 18.  
Grundlagt 1857. Telefon 106.  
Fabrik og Lager  
af  
Kopibøger.

## A. C. Perchs Thehandel Eftf.,

A. Rosourus Hansen,  
Kronprinsensgade Nr. 5,  
grundlagt 1835,  
anbefaler ny hjemkommen The  
af udsøgt Ima Kvalitet.



Lager og Eneforhandling i Kjøbenhavn hos Th. & O. Brøchner, 63, St. Kongensgade.  
Telefon 233.

## Dækskoste

Dækskoste, 13 Rækker halvstive Piasava	6 Kr.	pr. Dusin.
do. 13 do. fint Piasava ud-		
mærkede Koste til Spulning af Dækket	8 »	»
Tjærekoste, rene Børster.....	7 »	50 »
Levanger .....	7 »	»
Kosteskafter .....	1 »	»

Alle Sorter Malerpensler anbefales. Ethvert Rederi samt Damp- og Sejlskibsførere vil se deres Fordel ved at købe deres Forbrug af Børstenbinderarbejde direkte hos mig, da jeg fabrikerer det selv. Ingen Specialiteter; som Fagmand udfører jeg alt til Faget henhørende. Telefon Nr. 2625.

### HANS PREHN,

Børstenbinder.

Fabrik for Dæks- og Gadekoste.  
Vesterbrogade 46.

## H. C. Petersen & Co.,

Udstillingsbygningen, Kjøbenhavn V.  
Ludwigsbergs Donkey Pumper,  
Pulsometre, Centrifugalpumper,  
samt alle Sorter Pumper og Sprøjter  
i bedste Konstruktioner  
til billige Priser.

## Engelberts originale Olie,

bedste Cylinder-Olie,  
leveres til nedsat Pris.

Mod Efterligninger advares.

## C. M. Fønnesbech,

Specialforretning i The.  
Fine, kraftige Kvaliteter;  
Udsalg: Østergade 10. Kjøbenhavn.

De af Toldvæsenet  
anbefalede

## Toldblanketter

ere paa Lager  
hos

## S. Friedländer,

14 Ved Stranden.

## Cacaopulver,

Kæks, Biscuits, Chocolate,  
Confekt.

Brødr. Tychsens Fabrikslager,  
Lille Kannikestræde 3, Kjøbenhavn K.

## Ankere & Kjæder,

Tougværk og alle  
Skibs-Inventarier

anbefales fra Lager.

John Forbæch,

St. Annæ Plads 19 & 21.

Fra Aktiebolaget Bofors & Gullspång i Sverrig leverer jeg  
paa Bestilling større og mindre Gjenstande i

## støbt Staal, saasom:

Skibsstævne,  
Skibsskruer,  
Roerrammer,

Stempler,  
Krumtappe,  
Ambolte,

Tandhjul,  
Ankere,  
etc. etc

Støbt Staal fra Bofors-Gullspång er smeddeligt samt i Styrke  
og Sejghed fuldt jævnlørligt med det bedste smeddede Staal  
af tilsvarende Haardhedsgrad.

Kjøbenhavn.

Jørgen Jensens Efterfigr.

## Flensborgs Skibsbygning Selskab

udfører

Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kjædler  
særdeles hurtigt og billigt.

Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.



# „Dansk Søfartstidende“

begyndte den 1. April et nyt Kvartal. Bladet bringer Artikler om alle i Forbindelse med Skibsfarten og Fiskeriet staaende Forhold og følger alle Bevægelser paa Søfartens Omraade her hjemme og i Udlandet; det bringer ugentlige Beretninger om Fragtforholdene gennem Meddelelser fra London, Liverpool, Newcastle o/ Tyne, Lübeck, New-York og Kjøbenhavn; det indeholder Søkortarkivets „Efterretninger for Søfarende“.

„Dansk Søfartstidende“ bringer en ugentlig Oversigt over danske Skibes Bevægelser, støttet paa Meddelelser fra de fleste danske Damp- og Sejlskibs-Rederier; endvidere udførlige Meddelelser om Nybygninger, Havarier, Forlis. Det bringer en ugentlig Beretning om Forhyringsforholdene, maanedlige Meddelelser om Fiskeexporten og Fiskehandelen, Oversigt over de meteorologiske Forhold m. m. m.

„Dansk Søfartstidende“, Organ for Søfarten og Fiskeriet, fremtræder tillige som Efterretningsorgan for Skibsfarten og bringer gennem sine talrige Forbindelser i Ind- og Udland udførlige og paalidelige Meddelelser om alle Søfartsforhold.

Abonnement for April Kvartal 1894 à 1 Kr. 50 Øre foruden Postpenge, tegnes paa alle kgl. Postkontorer og Brevsamlingssteder, i alm. dansk Skibsførerforenings Kontor, St. Annæ Plads 13, K, fra 11—3, i Redaktionen, Holsteinsgade 9, Ø, og hos Fuldmægtig Westrup i det forenede Dampskibsselskabs Skibsinspektion. Dansk Søfartstidende egner sig fortrinligt til Annoncer, der ønskes udbredte i alle Søfartskredse i Ind- og Udland.

Annoncer modtages ovennævnte tre Steder og i Triers Bogtrykkeri, Bredgade 32, K.

## Galle & Jessens

oljefri, rene Paudre

## Cacao uden Sukker

kan særlig anbefales

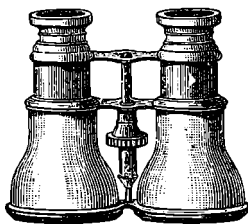
til Skibsbrug.

## Aut. Forhyringsagenter,

Kjøbenhavn.

F. Jepsen, Toldbodgade 2.

W. H. Wulff, Toldbodg. 15.



H. E. Holst's

Efterfølger,

Hans Liisberg,

Uhr- og 408

Instrumentmager.

## C. F. Schlüter,

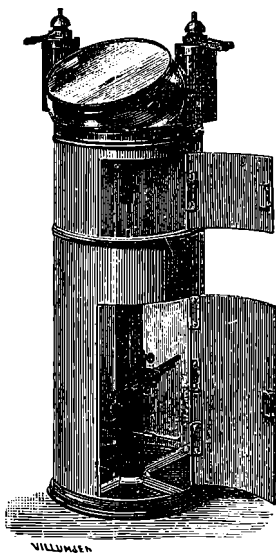
teknisk Maskin- og Skibshandel.

Grundlagt 1857.

Kjøbenhavn. 26, Peder Skramsgade, K.

Import og Export-Lager til engros Priser af Maskin- og Cylinderolier og Alt til Sømaskiner henbørende.

## Cornelius Knudsens Etabl.,



37. Kjøbmagergade Kjøbenhavn.

Patent Multiplicator, Kompasser,

Sprit- og Baadskompasser,

Patent aidsglas. Saltmaalere.

Sextanter og Oktanter.

Kaptejn Rungs

Universal-Bathometer.

Logge og Loddemaskiner.

Dybhavsthermometre

med Vendeapparat.

Barometre, Thermometre, Manometre.

Indicatorer. Tegnebestikker.

Parallellinealer.

Marinekikkerter.

Complete Dykkerdragter

Premierløjtnant Clausens

Patent Universal Deflektor.

Reparationer udføres med Omhu.

Den anerkjendte

## Originale Rahtjens Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

Martin Nisson,

Telefon 120.

Nyhavn 53, Kjøbenhavn.

## Staaltraadstovværk

i alle Kvaliteter og Konstruktioner for Transmissioner, Højseværker, Kraner, Tovbaner etc.

Galvaniseret Jern- og Staaltraadstovværk, Galvaniserede Staaltraads Trosser og Kabler samt Liner til Skibsbrug, Lynafledertovværk af Jern og Kobber, Staaltraadsliner til elektriske Buelamper, Transmissions-Tov af Hamp, Manila og Bomuld, Transmissions Tov- og Snoreskiver, Patent-Laase og Patent-Smørelse for Staaltraadstovværk etc. leveres fra

**KABELFABRIK, LANDSBERG a/W.**

ved Repræsentanten for Danmark

WM. GOTTSCHALCH

Niels Juelsgade Nr. 1,

Kjøbenhavn K.

**Køb, Salg og Nybygning af Sejl- og Dampskibe, Uddybningsmateriel, Transportpramme, Bugser- og Petroleumsaade**

besørges fordelagtigt af

**Ingeniør Andr. Vang, Kjøbenhavn.**

## Ny Carlsberg Øl

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

Bryggeriets Aftapningsanstalt: Pileallé 5.

Depot: Toldbodgade 14.

## Om Adgangen til Fiskeri ved de norske Kyster.

Da Deltagelsen fra dansk Side i Makrelfiskeriet under de norske Kyster er i stadig Tiltagende og bør søges fremmet saa meget som muligt, ville følgende Bemærkninger, som vi gengive efter »Norsk Fiskeritidende«, have Interesse:

I Følge »Folkeretten« anses en Stats Herredømme — i Tilfælde dens Landomraade støder til Havet — at strække sig et Stykke ud over det Omraade med tilliggende Øer, Staten omfatter. Dette Belte af Havet kaldes Statens Søterritorium. At Staten behersker et saadant Belte af det tilstødende — udenfor Beltet for alle frie — »Verdenshav« vil sige, at Staten — under Respektering ogsaa af Halvbeltet som uhindret Færdselsvej for passerende Skibe — kan haandhæve sin Husbondsret der ligesom paa Land, altsaa forbyde og i Tilfælde med Magt forhindre enhver Fredsforstyrrelse, og følgelig har Eneraadighed til der at lade træffe Foranstaltninger mod alt, som kan være til Fare eller til Skade for Staten og dens Undersaatter saa vel som til at give Love og Forskrifter angaaende den paa dette Havbelte forefaldne Bedrift og Trafik. Til Gennemførelse af denne Husbondsret kan Staten paa sit Søterritorium lade undersøge ethvert Fartøj, forbyde Oplodning og Kortlægning af Farvandet etc. samt gennem sine Myndigheder gøre Ansvar gældende for Landets Domstole i Anledning af enhver paa Søterritoriet foretaget ulovlig Handling. Endvidere vil al Fangst af Fisk og andre Sødyr, al Udnyttning af Havplanter etc. paa Statens Søterritorium udelukkende tilkomme dens Undersaatter, hvorfor Staten ogsaa har Eneretten til at lade regulere Territoriets Benyttelse i saadant Øjemed.

»Folkeretten« har imidlertid ikke med Hensyn til Begrænsningen af de nationale Havbelter, ligesaa lidt som i Almindelighed ellers angaaende Enkelthederne i Reglerne for Gennemførelsen af sine Retssætninger, fuldstændige og bindende Fællesregler gældende for alle Nationer og Stater. »Folkerettens« Bestemmelser erholder nemlig sin Gyldighed enten gennem særskilte angaaende Emnet afsluttede Traktater og Overenskomster, hvorved Reglerne følgelig bliver forbindende for alle Stater, som har indgaaet samme, eller gennem almindelig Retsbrug i eller uden Tilknytning til slige Overenskomster, for saa vidt Sædvanen har været fulgt tilstrækkelig længe og bestemt til at opnaa Anerkendelse. Angaaende Søterritoriets Begrænsning gives der imidlertid ingen af samtlige Sønationer tiltraadt Traktat, lige saa lidt som der har udviklet sig nogen for dem alle fælles udtrykkelig anerkendt Retsbrug eller Sædvaneregulering desangaaende. Derimod er der i de fleste Landes Lovgivning og administrative Forskrifter — ligesom Tilfældet er i vort Land — særskilte Bestemmelser angaaende den Begrænsning af Søterritoriet, som vedkommende Stat for sit Vedkommende hævder, hvorhos Emnet ogsaa er omhandlet i internationale Overenskomster mellem flere enkelte Stater angaaende Havfiskeri m. m.

Siden forrige Aarhundrede har man i Reglen opstillet som Udgangspunkt for Søterritoriets Begrænsning mod det for alle frie Hav: et Kanonskuds Rækkevidde. Omsat i Maal har dette — forinden de moderne, angivelig endog indtil 23 Km. rækkende Kanoner kom i Brug — været beregnet til en Afstand fra Land af oprindelig 4 senere gerne 3 Kvartmil = 8865 Alen eller 5565 m. Saaledes opgives den almindelige Regel — udenfor Neutralitetsspørgsmaal, da Kanonernes Rækkevidde gælder, om den overskrider dette Maal — i England, Frankrig og Nordamerika at være 3 Kvartmil. Denne Grænselinie følges dog heller ikke i disse Lande uden Undtagelse eller i alle Forhold. Toldvisitationsretten gennemføres saaledes i dem alle indtil en geografisk Mil (= 4 Kvartmil) fra Kysten. Men i al Fald for Nordsøfiskeriets Vedkommende synes Reglen om de tre Kvartmil at være godkendt foruden af de nævnte Lande ogsaa af Belgien, Danmark,

Holland og Tyskland, idet disse Stater sammen med Storbritanien og Frankrig har indgaaet Konventionen af 6te Maj 1882 angaaende Fiskeriet i Nordsøen, hvilken opstiller denne Grænse for Søterritoriet. Denne Overenskomst er ikke tiltraadt af Norge ligesom heller ikke af Sverrige. Tre Kvartmils-Reglen har derfor ingen Hjemmel hos os, hvor Lovgivningen og Administrationen har opstillet en geografisk (tysk) Mil = 11,820 Alen eller ca. 7420 m. som Søterritoriets Bredde ud fra Land.

Om Dragningen af Søterritoriets ydre Begrænsningslinie indeholder Resolutionen af 9de September 1889 — angaaende Søterritoriet udenfor Søndmøre og Romsdal —, at denne Linie bliver at trække i en geografisk Mils Afstand fra og parallel med en Linie dragen fra Storholmen over Svinø, Skraapen, Gravskær og Kalven til yderste Jevieholme udenfor Grip. I Følge Resolutionen drages altsaa Parallelen mod Landsiden over de yderste Pynter og Fremspring af de længst ud i Havet stikkende Holmer og Skær. I Plakaten af 5te Januar 1881 og i Promemoriets af 25de Februar 1812 hedder det, at disse Holmer og Skær ikke maa være overskyllede af Havet, hvorfor Meningen antagelig er, at Udgangslinien mod Land skal drages over Punkter, der ligger oven Vandet ved Flod, ikke, som Reglen i Almindelighed gøres gældende i Storbritanien og Frankrig, over Punkter, der alene ligger tørre ved Lavvand.

Ved isolerede Øer eller Øgrupper, der uden at staa i Forbindelse med Landet gennem mellemliggende Holmer og Skær ligger fjernede i større Afstand fra dette eller fra andre ved Landet liggende Øer, maa formentlig Territorialgrænsen beregnes særskilt — en geografisk Mil ud fra deres yderste Punkter, men iøvrigt vil følgelig det hele Farvand, som ligger indenfor Ørækker, hvorfra — som paa Søndmøre — Landets sammenhængende Søterritorium er beregnet, for saa vidt Farvandet omgiver tilhører Norge, være at anse for norsk Søterritorium, selv om større Søstykker paa denne Maade afskæres fra det for alle frie Hav. Saa meget sikrere er det, at Fjorde, der trænger ind i Landet med norsk Strand paa begge Sider, er at anse for udelukkende norsk Søterritorium. Desangaaende kunde der alene opstaa nogen Tvivl for Fjordens yderste Dels Vedkommende, naar dens Munding er meget bred og uafbrudt af Øer eller Holmer, saa at Fjorden her snarere maa anses for en aaben Havbugt eller Del af Verdenshavet end for en af Havet dækket oprindelig Strækning af Landet.

Imidlertid har man hos os altid anset ogsaa Fjorde med bred, uafbrudt Aabning for at høre til Statens Søterritorium, idet man herunder har fulgt Eksemplet fra andre Lande. England haandhæver saaledes, at Bristolbugten helt ud til Havet er britisk Søterritorium, Rusland, at Rigabugten og den finske Bugt i sin Helhed er russisk, og Nordamerika, at Delawarebugten i sin hele Udstrækning er Unionens Søomraade.

Angaaendø dette Spørgsmaal haves, for saa vidt Retten til Fiskeri vedkommer, hos os følgende Udtalelser fra de administrative Myndigheder:

1. Indredepartementets Skrivelse af 28de Oktober 1868, hvori der lige over for et fransk Forsøg paa at drive Fiskeri i Vestfjorden erklæres, at Fiskeriet der baade i Følge Hævd og Sædvane og i Henhold til den almindelige Folkerets Grundsætninger udelukkende tilkommer norske Undersaatter.
2. I Plakaten af 6te Januar 1881 angaaende Gennemførelsen af Loven om Fredning af Hval ved Finmarkens Kyst forklares Søterritoriets Grænse i Varangerfjorden ud ad mod Havet at være en Linie dragen tværs over Fjorden fra Kibergsnæs paa Nordsiden til Grænsejakobselv paa Sydsiden, dog saaledes at Fredningen paa Nordsiden — og altsaa Søterritoriet — skal strække sig endnu en Mil længere ud fra Kysten ved Kibergsnæs.

Angaaende de for Tiden af Rusland hævdede Forskrifter om Søterritoriets Udstrækning og Begrænsning ved Ishavet og det Hvide Hav er Meddelelsen sat i Stand til at oplyse følgende.

I det af det russiske Indenrigsministerium under 4de Maj 1887 udfærdigede Reglement for Opsyns- og Politidampskibets Virksomhed paa Murmannskysten hedder det: »Til russisk Søterritorium skal regnes Havet nærmest Kysten indtil en Afstand af 3 Sømil<sup>\*)</sup> fra samme. Som Følge heraf regnes begge de Havbugter, der omslutter Fiskerhalvøen, med til det russiske Søterritorium, og deres Grænser bestemmes ved Linier trukne den ene fra Jakobselvens Munding til Niemezki Næs, den anden fra Zip Novotok til Selenezki Næs.

Endelig oplyses, at Rusland erklærer det hvide Hav i sin Helhed — baade dets indre og dets ydre Basin indtil en ret Linie over dets Munding mellem Kap Swjatoinos og Kap Kannin — antagelig en Bredde af nogle og tyve geografiske Mil — for udelukkende russisk Farvand.

Udenfor Søterritoriet er altsaa Retten til Søfiske fri for enhver, men til Ophold i Land under eller i Anledning af saadant Fiskeri maa Fremmede have særskilt Hjemmel, saaledes som det ved Loven om Finmarksfisket af 13de September 1830 er bestemt for russiske Fiskere, for saa vidt angaar sex særskilt opregnede Fiskevær i Østfinmarken.

Af det foregaaende fremgaar, at fremmede Fiskere, der driver Fiske udenfor norsk Søterritorium, ikke inden dette har den Ret, som i Tilfælde maatte tilkomme norske Undersaatter, til at forsyne sig med Skæl eller anden Agn for Fiskeriet.

## Certepartier og Konnossementer.

Forretningen kan føre det med sig, at det regnes for gældende Praxis, naar en Reder undertegner et Certeparti, som indeholder baade Klausul om Overdragelse og om at undertegne Konnossementerne saaledes som de bliver forelagte; men saadanne Kontrakter har kostet Redere og Købmænd mange tunge Kampe. Rederen, som befragter sit Skib, sørger gerne for at faa indsat Heftelsesklausulen til Sikkerhed for Fragt og Liggedagspenge. Befragteren, som ønsker at tjene ved igen at bortfragte, og efter saadan Bortfragtning, at blive klar af Forretningen, lader paa sin Side omhyggelig indføre Overdragelsesklausulen. Købmanden endelig, som alene ønsker sin Ladning ført for en omakkorderet Fragt, tager nødig imod Konnossementer, der henviser til et Certeparti, som mulig indeholder Krav paa Ladningen for forskellige Slags ukendte Omkostninger. Naar det saa kommer til Bortfragtning ignoreres Certepartiet af Bortfragter og Befragter (Købmand), og Konnossementer fremlægges omsider Skipperen til Underskrift, hvilke vist ikke giver Skib (eller Reder) nogen Heftelse paa Ladningen for det Ansvar, som rette Vedkommende har ligeoverfor Rederen — det være for Liggedagspenge paa Lasteplads, Forskel mellem Fragt paa Certeparti og paa Konnossement og saa fremdeles. To Spørgsmaal opstaar da især. Er Skipperen berettiget til og er det hans Pligt at nægte at tegne Konnossementer, og om han tegner saadanne, hvem — om nogen — svarer Rederen for disse Omkostninger?

Naar man tager for sig den sidste for skotsk Ret afgjorte Sag angaaende denne Genstand, synes det som om Dommeren har anset det for at være Skipperens Pligt at nægte at tegne Konnossementer, som ikke sikrede ham Ret og

Krav paa Ladningen, da i modsat Fald Rederen ikke vilde have noget Krav paa enten Ladningsejerne eller paa Befragterne, hvilke sidste havde Støtte i Cessions-Klausulen.

For *engelske Domstole* er en anden Opfattelse kommet frem, thi i 1891, da en saadan Sag var inde for Appelretten, blev det antaget som afgjort, at Rederen beholdt sin Ret og Magt til at erholde skyldig Fragt og Liggedagspenge enten ved Heftelse paa Ladningen eller, dersom dertil ikke var Adgang, ved at sagsøge de oprindelige Befragtere, trods Cessions-Klausulen. Paa disse Præmisses afsagdes senere Dom i en anden Sag af samme Slags. Spørgsmaalet om, hvorvidt det var Skipperens Pligt eller det var i hans Magt at nægte at tegne Konnossementer, som ikke direkte eller ved Henviisning til Certepartiet opretholder Certeparti-Heftelserne, synes ikke at være bleven rejst i England indtil for faa Uger siden. I en Sag, som nylig var for, blev det af Modparten ikke alene fremholdt, at Skipperen havde denne Ret, men at han ogsaa var forpligtet til at bruge den; dersom han ikke gjorde det, tabte Rederen sin Ret lige over for Befragterne; Modparten henholdt sig til den skotske Regel, som ovenfor er nævnt. Sagen er i Korthed følgende: Klageren (Rederen) havde bortforpagtet sit Skib til en Befragter (Modparten) for en bestemt Sum for hele Skibet, og dette skulde derfor bringe en Ladning Havre fra New Zealand til London. Certepartiet indeholdt den Bestemmelse, at Befragteren kunde bortfragte Skibet til hvilken som helst Fragt. Skipperen skulde tegne Konnossementer til hvilken som helst Fragt, uden Afbræk eller Skade for Certepartiet, og skulde Befragternes Ansvar ophøre, naar Skibet var lastet; *Ladningen skulde hefte lige over for Rederen for al Fragt og Liggedagspenge under dette Certeparti.*

Befragteren bortfragtede igen Skibet; en Ladning Havre blev afskibet og Konnossement, der stipulerede en vis Fragt, blev fremlagt. Fragtlisten udviste i Følge Konnossementet en mindre Sum end den omakkorderede Fragt, men denne Forskel blev Skipperen udbetalt paa Lastepladsen. Da der ikke var nogen tilsyneladende Grund til i Konnossementet at henvise til Certepartiet, blev dette ikke gjort. Imidlertid hændte det, at Ladningens Vægt under Rejsen betydelig formindskedes, og erholdt Rederen i London over £ 200 mindre i Fragt, end han i Følge Konnossementet skulde have, og han sagsøgte derfor Befragteren, som under Proceduren henviste til Cessionsklausulen og fremholdt Skipperens Pligt til at faa indført i nævnte Dokument »alle andre Betingelser som for Certeparti« eller andre Ord, som vilde give ham en Heftelsesgenstand for omakkorderet Fragt; da denne Pligt ikke var efterkommet, fik Rederen bære Tabet.

Retten tog imidlertid ikke dette Argument for godt. *Lord Esher* hævdede, at Ordene »uden Skade for Certepartiet« (*without prejudice to the charter-party*) ikke paa nogen Maade begrænsede Skipperens Pligt til at tegne det Konnossement, som præsenteredes ham. *Lord Davey* sagde, at det staar ikke klart, at Skipperen havde Ret til at nægte Underskrift, med mindre alle Certepartiets Bestemmelser — undtagen Fragtsatsen — indeholdtes i Konnossementet; ikke heller var det Skipperens Fejl, men derimod Befragternes, at den Heftelse, som var kontraheret for i Certepartiet, ikke blev opretholdt.

Da saaledes denne Paastand var ryddet af Vejen, blev det med Hensyn til Cessions-Klausulen atter bekræftet, at denne og den tilsvarende Bestemmelse om Heftelse maa læses som »gensidige Bestemmelser«, hvorefter Dom afsagdes mod Befragteren. Denne Dom er tilfredsstillende for saa vidt som den holder Befragtere i et Ansvar, som de, i Følge Certepartiets tydelige Mening og Hensigt, skulde have, nemlig for den fulde Fragt for Certeparti, for saa vidt som den ikke var sikret ved Konnossementfragten. En Advarsel synes imidlertid nødvendig, skriver »Sh. Gaz.« Denne Afgørelse maa ikke betragtes saaledes, som om den fritager Skipperen for den Pligt at se efter, at Konnossementet ikke indeholder usande Angivelser eller saadanne, som afviger klart fra Certepartiet. Han maa ikke blindt

\*) Opgivet at svare tilsammen til 5¼ russisk Werst eller 5647 m. (9000 norske Alen).

undertegne noget Konnossement, som præsenteres ham, men han kan ikke gøre Fordring paa at faa indført Ordene »all conditions as pr. Charterparty«. Det er ikke let at opregne alt det, som han kan gøre Indsigelser imod, men det er sandsynligt, at Befragteren bliver den ansvarlige, hvis Skipperen formaas til at undertegne et Konnossement, som ikke i egentlig Forstand kan kaldes urigtigt.

(Norges Sjøfartstidende).

## Suezkanalen.

De aarlige Beretninger om Trafiken gemmen Suez-Kanalen ere bestandig interessante, da de altid give en vis Forestilling om Skibsfartens Stilling i det hele taget. Med Hensyn til Ruten til Østen via Kanada er den endnu i sin Begyndelse, skont den sandsynligvis er bestemt til at blive af betydelig Vigtighed, og da endnu ikke hverken Panama- eller Nicaragua-Kanalen ere blevne fuldførte, kan vi vel gaa ud fra, at den af Direktørerne ved Suezkanalselskabet opgivne Statistik delvis viser Farten mellem Europa og Østen og Australien.

Fra dette Standpunkt synes Tallene for 1893 ved første Øjekast at være meget utilfredsstillende, idet de viser en Nedgang i Benyttelsen af Kanalen af 52,960 Tons sammenlignet med i 1892 og 1,039,709 Tons sammenlignet med i 1891. Vi skal her give en kort Oversigt over Kanalens Benyttelse i de sidste 3 Aar:

	Skibe.	Netto Ton.	Afgifter Frcs.
1891	4207	8,698,000	83,422,000
1892	3559	7,712,000	74,452,000
1893	3341	7,659,000	70,667,000

Af disse Tal fremgaar det, at medens der uden Tvivl var flere Skibe i Verden i 1893 end der var i 1891, er i et Tidsrum af to Aar Antallet af de Skibe, der har benyttet Kanalen, gaaet ned med 866, repræsenterende en Tonnage af over en Million Netto. Dette tyder paa daarlige Tider, og at enten en hel Del Skibe maa være oplagte eller optagne i andre Trader. Det er klart, at Skibsfarten ikke med Forsæt har undgaaet Suezruten, for om endskønt Fordelene for Dampskibe ved Kapruten for nogen Tid siden skildredes med lyse Farver, har man ikke hørt, at det Raad, en Enthusiast kom med, at man skulde give Middelhavet en god Dag, er bleven taget noget Hensyn til. Men 1891 er ikke noget Gennemsnitsaar man kan sammenligne med; thi Suezkanalen har aldrig havt et slikt Aar. Aldrig før har Antallet af de Skibe, der har benyttet Kanalen, naaet tilnærmelsesvis 4000 og aldrig før har Nettotonnagen naaet 8, endog ikke 7 Millioner. Sammenlignet med ethvert som helst andet Aar er 1892 og 1893 paa ingen Maade ugunstige; dersom vi sammenligner 1893 med 1890, der stod fuldstændig paa Højde med de foregaaende 2 Aar, finder vi en Forøgelse i Nettotonnagen af 769,000 Tons, skont Antallet af Skibe var ubetydelig mindre, Gennemsnitstonnagen var 2292 mod 2033. Naar man lader Aaret 1891 ud af Betragtning, har selv daarlige Tider ikke havt nogen alvorlig Indflydelse paa den stadig fremadskridende Udvikling af Trafiken i Suezkanalen. Af de 3341 Skibe, der benyttede Kanalen i Fjor, var 2405 britiske. Dette er 72 pCt. af den samlede Tonnage eller  $\frac{1}{2}$  pCt. mindre end i 1892. Dersom man kun regner Koffardiskibe og Skibe i Ballast — altsaa Postdampskibe, Krigsskibe og Skibe befragtede af Regeringen undtagne — var 86 pCt. af Nettotonnagen britisk. Tyskerne, hvis Konkurrence i Østen Engelskmændene sandsynligvis i høj Grad har Grund til at befrygte, staar omtrent paa det samme Stadium som før, hvilket ogsaa kan siges om italienske Skibe. Paa den anden Side er Antallet af Skibe med fransk og hollandsk Flag

tiltaget. Kanalfartens Varighed er bleven formindsket. I 1892 var den 21 Timer og 16 Minutter. I Fjor var den 20 Timer og 40 Minutter. Det er nu bleven mere almindeligt at fortsætte om Natten: samtidig begynder Kanalen at passeres af Skibe med større Dybgaaende end tidligere. Sammenlignet med 1892 gik Procentantallet af Skibe, der stak mere end 23 Fod, op fra 26,69 til 31,07 pCt. Det største tilladte Dybgaaende i Kanalen er 25 Fod 7 Tom. og ikke færre end 164 af de Skibe, der passerede i Fjor, stak over 24 Fod 7 Tommer.

## Ellis & Eaves' Sugetræk.

Den stadige Stigen i Passagerskibes Hastighed har nødvendiggjort Indførelsen af kunstig Træk i de Tilfælde, hvor man ikke har kunnet opnaa den nødvendige Kedelkraft, naar Kedlen skulde arbejde med naturlig Træk. Foruden at stræbe efter at udrette mere Arbejde af hver Kubikfod af Kedlerne, har man søgt at gøre Kedlerne mere økonomiske. At kunne forcere Kedlerne og samtidigt opnaa en nogenlunde fuldstændig Forbrænding er Formaålet med Ellis & Eaves' Sugetræk.

For at faa en kraftigere naturlig Træk har man forøget Skorstenens Højde, samtidig med at Skibene blive større, man er gaaet til over 100 Fods Skorstenenshøjde, regnet over Risten, og har derved naaet et Undertryk paa omtrent  $\frac{1}{2}$  Tomme Vandtryk, hvilket er omtrent det dobbelte af, hvad man i de fleste Skibe arbejdede med for 4 til 5 Aar siden. Paa Landjorden kan man gaa langt videre i Retning af at forøge Skorstenenshøjden, men til Søs er det af forskellige Grunde ønskeligt ikke at have høje Skorstene. I Lokomotiver lader man Spildedampen udstømme i Skorstenen, hvorved man trods dennes korte Længde kan opnaa en meget høj Forbrændingsevne, uden at Kedlerne lide derved. Vi kunne imidlertid ikke følge dette Princip i Skibe, fordi Spildedampen gaar tabt og paa Grund af den stærke Stigning i Modtrykket, som finder Sted, naar man kniber paa Afgangen for Spildedampen for at forøge Modtrykket. I det Hele taget egner Sugetræk, opnaaet ved Hjælp af Dampstraaler i Skorstenen, sig ikke for Skibe, naar Driften skal være økonomisk. At opnaa den fornødne Træk ved at lade Luftstraaler udstømme i Skorstenen har ikke vist sig praktisk. I Orlogsskibe skaffes, som bekendt, den fornødne Træk til Veje ved at lukke Kedelrummet tæt til og trykke Luft ind i det, saa at denne kun kan undvige gennem Kedlernes Ildrum. Ved stærk Forcing har man imidlertid haft Vanskeligheder ved at holde Kedlerne fra at lukkes; det »lukkede Fyrplads« System besidder i det Hele taget forskellige Mangler, som gør det mindre skikket til Skibe, hvor Kedlerne udelukkende skulle arbejde med kunstig Træk. Da man lige saa godt kan opnaa den fornødne Træk ved at suge Gasarterne ud af Kedlerne som ved at trykke Luft ind i dem, og da Erfaring har vist, at Kedlerne i første Tilfælde ikke ere saa tilbøjelige til at lukke som i sidste, har Ellis & Eaves af Firmaet John. Brown & Co. i Sheffield taget Patent paa et System af kunstig Træk, hvor Gasarterne udsuges af en i Skorstenensoprækket anbragt Vifte, i Forbindelse med forskellige andre Midler, som skulle tjene til at fuldstændiggøre Forbrændingen. Man har vel i længere Tid kendt til og benyttet Sugetræk, tilvejebragt ved en i Skorstenen omdrejende Vifte, men denne har ikke kunnet taale Gasarternes høje Varmegrad, hvorfor Systemet ikke har fundet praktisk Anvendelse, indtil Ellis & Eaves nu efter mangfoldige Forsøg have fundet paa en saadan Anbringelse af Viften, at denne ikke udsættes for høje Varmegrader.

Deres System bestaar i:

1) at tilføre Forbrændingsluften ved Hjælp af Suge-træk, saaledes at den største Del af den Varme, Gasarterne

besidde, er tagen fra disse inden de naa hen til Viften;

2) at udnytte Gasarternes Spildevarme til at opvarme Forbrændingsluften;

3) at forøge Røroverfladen og forbedre dens Evne til at optage og overføre Varmen til Kedelvandet ved at anvende Servés Kedelrør og forsyne disse med Træk-hæmmere.

Saaledes som Systemet er indrettet i nogle Skibskedler paa »Atlas«-Fabrikken i Sheffield samt i flere Skibe, hvoriblandt Inmanliniens Damper »Berlin«, bestaar det af en Luftforvarmer, der i Reglen ligger oven paa Kedlen og har lange horizontale Rør. Fra Kedelrørene føres Gasarterne gennem Optrækket op i Luftforvarmeren uden om dennes Rør, hvor de afgive en Del af deres Varme til Forbrændingsluften, og videre til en af en særskilt Maskine dreven Vifte; denne slynger dem op i Skorstenen. Forbrændingsluften suges ind gennem Luftforvarmerens Rør, opvarmes her og ledes gennem Passager paa Siden af Op-trækket, til Kedlens Front; her findes Ventiler til Afpasning af Lufttilførselen, saaledes at Luften kan indføres baade over og under Risten, afhængig af Kulsorternes Beskaffenhed. Nogle Kulsorter skulle for fuldstændig Forbrænding have Luften tilført over Risten, andre kun under den eller baade over og under den. Naar Ventilerne en Gang for alle ere indstillede rigtigt, skulle de ikke røres, saa længe samme Kulsort benyttes.

Paa Grund af den hurtige Forbrænding og Gasarternes store Hastighed gennem Kedlen plejer man at anvende Kedelrør af ringe Diameter til Kedler, som arbejde med kunstig Træk. Rørene forstoppes imidlertid let, og Vandcirkulationen hæmmes. Ellis & Eaves anvende derfor store Servés Rør, d. v. s. Rør med indvendige Ribber, som betydeligt forøge den varmeindsugende Overflade, og i Midten af hvert Rør er anbragt en Træk-hæmmer; denne bestaar enten af en Strimmel fladt Baandjærn, der er snoet i en Spiral, eller af et tyndt lige Rør, der er lukket i Enden, som vender mod Forbrændingskamret. Træk-hæmmeren tvinger Gasarterne ud fra Midten af Rørene hen i Rummene mellem Ribberne, saa at de kommer i tættere Berøring med Overfladerne, der skulle optage Varmen. Kedelrørene ere anbragte langt fra hverandre for at forbedre Vandcirkulationen og give den dannede

Damp bedre Plads til at stige til Vejrs. Trods Rørenes store Diameter ere de dog mere nyttevirkende, end om Kedlen havde et stort Antal Rør af ringe Diameter.

Det, der har voldt Opfinderne mest Møje, var at faa Ristestængerne til at kunne taale Varmen. Under de første Forsøg skraanede Risten som sædvanligt ned efter bagtil, men Smedejærns Ristestængerne varede da ofte kun til 1 Times Forcering og undertiden endnu kortere. For at bøde herpaa hævedes Bagristen, til Risten nu stiger 2" paa 5' 8". Almindelige Ristestænger benyttes; de ere 2' 10" lange, 3" høje,  $\frac{3}{4}$ " tykke ved Toppen og  $\frac{1}{4}$ " ved Bunden; Afstanden mellem dem  $\frac{5}{8}$ ".

Systemet skal besidde følgende Fordele: Paa Grund af den høje Forbrændingsevne og Fordampningsevne kan den til Kedlerne ellers fornødne Plads og Vægt formindskes.

Fyrpladsen er kølig og ligeledes Maskinrummet, der som Luften tages herfra i Stedet for udvendig fra. Der er ingen Fare for, at Flammen skal slaa ud paa Fyrbøderne, idet den altid suges bort fra dem. Pasningen er simpel, idet der ikke er nogen Ventil eller Spjæld, som skal lukkes eller aabnes, naar Fyrdøren skal aabnes eller lukkes, hvilket ellers er Tilfældet, hvor Luften tilføres efter Systemet: »lukkede Askegrave«. Fyrpladsen er renlig, idet Kulstøvet suges ind i Kedlen. Med omhyggelig Fyring kan Røgdannelse helt undgaas, og saavel Askemængde som Slaggedannelse er mindre end sædvanligt. Store Variationer i Kraftudviklingen er til Stede og under nem Kontrol.

Med dette System har det vist sig, at Kedelrørene aldrig lække, selv om der forbrændes 50 Pund pr. □' Rist i Timen; man har heller ikke lidt af »Svalereder« paa Enden af Kedelrørene undtagen med Kul fra visse Miner.

Af de talrige Forsøg, som ere blevne anstillede med de ovenfor omtalte Skibskedler paa Atlas-Fabrikken, skulle nedenstaaende fremhæves:

Det maa her erindres, at Lufttrykket i Forhold til den brændte Kulmængde er højere end sædvanligt, fordi Gasarterne møde en ualmindelig stor Modstand i Kedelrørene, men at kunne fordampe herved 11 Pund Vand for hvert Pund Kul ved en Forbrænding af mellem 40 og 50 Pund Kul pr. □' Rist i Timen er ikke desto mindre et særdeles godt Resultat.

Prøvens		Kulsort.	Pund Vand fordampet fra og ved 100°	Pund Kul pr. Kv. Rist i Timen	Luftens Varmegrad ved Indstrømmingen til Fyrene.	Gasarternes Varmegrad		Lufttryk.		
Dato	Varighed					ved Foden af Skorstenen.	i Røgekamret.	under Risten.	over Risten.	ved Foden af Skorstenen.
23/8 92	96 Timer	Yorkshire	10,3	40,3	128° C.	200° C.	335° C.	?	0",5	4",7
8/11 92	48 —	Nixons Navigation	10,5	43,8	155° »	228° »	370° »	?	0",6	6",1
24/2 93	7 --	Newcastle	10,8	43	137° »	209° »	250° »	1",0	1",2	5",1
5/5 93	7 —	Skotske Kul	9,5	50	150° »	213° »	330° »	1",0	1",2	4",6

## Nær forestaaende Forandring af Taagesignalet fra Fyrskibet „Kentish Knock“.

Hr. Redaktør! Ved at gennemlæse »Efterretninger for Søfarende« i Deres ærede »Dansk Søfartstidende« af 1ste Juni d. A. Nr. 36, ser jeg meddelt under Rubrikken England, at Taagesignalet paa Fyrskibet »Kentish Knock« forandres den 15de Juni 1894 til hver 3 Minutter at give Et-Stød af 7½ Sekunds Varighed.

Altsaa med kun 14 — siger fjorten — Dages Varsel foregaar en Forandring af et Taagesignal, der er af indgribende Betydning for Søfarten.

Hvori Forandringen imod forhen bestaar, kan man ikke se af Bekendtgørelsen og da jeg ikke har den engelske Fyrliste eller Søkortet ved Haanden, kan jeg saaledes ikke bedømme om Forandringen er betydelig eller ej. Vist er det imidlertid, at Taagesignalet bliver et andet end hidtil, ellers var det jo overflødigt at anmelde nogen Forandring af det.

Er det forsvarligt overfor de Søfarende saa hovedkulds at gennemføre Forandringer af den omhandlede Natur?

Sikkerligt ikke.

Ærbødigst  
en gammel Søfarende.

## Fiskeri-Statistik. Frederikshavn.

April 1894.

	Pd. Rødspætter à 15 Ø.		Pd. Pigvar. Pd. Tunge. Pd. Sletvar Pd. Issing.	Kuller. Snese à 9) Ø.	Pd. Torsk à 8 Ø.	Stenbid. Stk. à 15 Ø.	Stkr. Østers.	Pd. Hummer à 1Kr.100.	Værdi anslaaet.
	Indlandet.	Udlandet.							
<b>A. Fra danske Fiskekuttere er indbragt og atter afsendt:</b>									
pr. Jernbane til Indlandet.....	142,700								} 133,925 Kr. » Ø.
pr. Kvase til Kbhvn. ....	357,000		P. 3000à45Ø.						
pr. Kutter til Kbhvn. (egen Fangst)	100,000		T. 300à90Ø.						
pr. Jernbane til Udlandet.....		57,000	S. 1000à14Ø.						
pr. Dampskib til Kjøbenhavn ....	500		L.30,000à10Ø.						
pr. Dampskib til Norge .....	1000								
pr. Dampskib til Gøteborg .....	39,800								
pr. Kvase til Norge.....	70,000								
pr. Kutter til Norge (egen Fangst) .....	60,000								
pr. Dæksbaad (svensk) til Sverrig.....	15,000								
Af Baade til stedligt Forbrug .....				400	6000	2000			
» Kutter Prinsesse Marie fra Nord-søen .....							30,000		
							Værdi c. 1500 Kr.		

**B. Fra fremmede Fangstpladser er indbragt og atter afsendt:**

Forhandlet } pr. Dpsk. fra Vestnorge .....	12,900	14,190 Kr. » Ø.
herfra Byen } do. - Østnorge .....	1000	1100 Kr. » Ø.
	2325	2557 Kr. 50 Ø.
Til Udlandet pr. Dampskib fra Vestnorge, her omloset i Jernbanevogn .....	16,875	18,562 Kr. 50 Ø.
Rekapitulation: Tilført af egen Fangst og forbrugt i Indlandet for ca. 97,430 Kr. » Ø.		
— fremmed — — —		17,847 Kr. 50 Ø.
		Ialt 115,277 Kr. 50 Ø.
Tilført af egen Fangst og udført til Udlandet for ca. 36,495 Kr. » Ø.		
— fremmed — — —		18,562 Kr. 50 Ø.
		Ialt 55,057 Kr. 50 Ø.

Fiskeriet har i April været drevet under særlig gunstige Forhold i sin Helhed og har ogsaa givet rigtig godt Udbytte; man lægger særlig Mærke til Fremgangen i de Tal, der angive Kvantumet af til Kjøbenhavn søværts ankomne Fisk, ligeledes de til Norge, medens Udførsels-Kvantumet til Provinsen og Udlandet holder sig omtrent lig med den foregaaende Maanedes trods det i April stedfundne rigeligere Fiskeri. Af stedlige Fiskere i Landets forskellige Egne fiskes der vel ved Foraars tid over alt ret godt, dette er vel nærmest Anledningen til at Udførslen til Provinsen ikke er tiltagen noget videre. Kutterfiskeriet herfra er i April dreven af c. 90 Kuttere med en Netto-Drægtighed af c. 2300 Tons.

	Pd. Rødspætter à 15 Øre.	
	Indlandet.	Udlandet.
Fra Sæby er der via Frederikshavn pr. Jærnbane afgaaet til.....	500	5100
Fra Skagen er der via Frederikshavn pr. Jærnbane afgaaet til.....	9300	8200

## Kjøbenhavns Fisketilførsel pr. Jernbane og Dampskib.

April 1894.

A. Fra Indlandet	Fersk Fisk	Pd.	Skaldyr Pd.	Salt Td.	Klipfisk og salt Fisk Pd.	Konserves Pd.
pr. Jernbane.....	alle Slags	863,546	37,788	67		
pr. Dampskib.....	—	553	500			
	fersk. & røg. Sild	69,908				
	Lax	22,936				
<b>B. Fra Bilandene pr. Dampskib .....</b>						
					89,029	
<b>C. Fra Udlandet</b>						
pr. Jernbane .....	alle Slags	43,778	13,575	820	1900	42,312
pr. Dampskib — .....	—	60,200				
	Sild	85,000				
	Lax	648				
Ialt tilført pr. Jernb. og Dampskib. .		1,146,569	51,863	887	90,929	42,312

## Kjøbenhavns Fiskeudførsel pr. Jernbane og Dampskib.

April 1894.

A. Til Indlandet	Fersk Fisk	Pd.	Skaldyr Pd.	Sild Td.	Klipfisk og salt Fisk Pd.	Konserves Pd.
pr. Jernbane.....	alle Slags	21,864	552			
<b>B. Til Udlandet</b>						
pr. Jernbane .....	—	67,528	4,292			
pr. Dampskib .....	—	110,492	10,164	599	144,516	2276
	røget	9780		+3861		
Ialt udført pr. Jernb. og Dampskib. .		209,664	15,008	599 Td.	144,546	2276
				+3861		

## Lystsejlad.

Aluminium-Yachten »Vendenesse. I dette Blads Nr. 18 for 26de Januar gave vi efter det franske Tidsskrift »Le Yacht« en udførlig Beskrivelse af det Grev J. de Chabannes tilhørende Lystfartøj »Vendenesse«, som i Slutningen af forrige Aar løb af Stabelen fra La société des Ateliers et Chantiers de la Loire i Saint-Denis. Fartøjet har nu foretaget sin første Sejlad i aaben Sø, som vi her efter »Le Yacht« give en kort Beskrivelse af. Den 17de Maj gik den ud fra Honfleur i godt Vejr; om Aftenen blev det imidlertid Storm med svær Sø; Vinden var saa stærk, at Fartøjet ikke kunde føre mere end 35 □ Meter Sejl og hermed holdtes det gaadene hele Natten.

De ombordværendes Dom om »Vendenesse« var ubetinget gunstig. Den engelske Besætning var særdeles tilfreds med dens Sødygtighed under denne Sejlad, som var meget vanskelig. Vægten af den svære Blykøl havde udsat Skroget for en umaadelig »strain«. Søerne gik over med forfærdelige Brag og Resonancen i Aluminiumet bragte Besætningen til at tro, at Presset var meget stærkere, end det i Virkeligheden var; man havde hvert Øjeblik Fornemmelsen af, at et Skot eller noget andet havde givet sig. Da Yachten havde naaet sit Bestemmelsested, Gasport, gik den i Dok, og det viste sig nu, at den havde klaret sig fortræffeligt; den havde ikke lækket, og naar man betænker, hvad den havde været udsat for, kan der ikke være Tvivl om, at den klarede sig lige saa godt som Jern eller Træ-Yachter. Tilbage staar endnu Spørgsmaalet om Hurtigheden, som vil finde sin Løsning, naar Yachten nu snart skal konkurrere med bekendte Kapsejlere.

Kjøbenhavns Amatør-Sejlkлуб holder den 11te Juli Kl. 10 Formiddag Kapsejlad ved Kjøbenhavn, i hvilken kan deltage Fartøjer, der ejes af Medlemmer af en anerkendt Sejlkлуб eller tilhøre en Krigsmarine. Banen bliver for Fartøjer over 5 Sejltons en Omsejling af Hveen og et nærmere bestemt Mærke (c. 30 Km.) og for Fartøjer paa 5 Sejltons og derunder en nærmere angiven Omsejling af to eller flere af 4 Mærker (c. 14 Km.). Anmeldelse kan ske indtil 1ste Juli inkl. hos Klubbens Sekretariat (Løvstræde 9, Kbhvn.), hvor Indskudet samtidig betales; Eftermeldinger kunne finde Sted indtil 10de Juli Kl. 12 Fm. mod 25 pCt. højere Indskud.

Kgl. dansk Yachtklub holdt i Søndags under gunstige Vejrforhold Kapsejlad ud for Skovshoved. I de af holdte 4 Løb vandtes 1ste Præmie af: »Urania«, Kammerjunkeren Lindholm, »Vedet«, Fuldmægtig Hiort-Lorenzen, »Primula«, Læge Heilmann, Nykjøbing F., og »Erik«, Kjøbenhavns Amatør-Sejlkлуб.

## Søulykker i April Maaned 1894.

(Efter Meddelelse fra Bureau Veritas).

### Sejlskibe.

13 amerikanske, 24 britiske, 3 danske, 7 franske, 7 tyske, 3 græske, 2 italienske, 12 norske, 1 portugisisk, ialt 72.

### Dampskibe.

1 amerikansk, 1 argentinsk, 1 belgisk, 14 britiske, 1 fransk, 1 tysk, 1 italiensk, ialt 20.

### Aarsager til Forlisene.

#### Sejlskibe.

Stranding 33, Kollision 3, Ild 3, Grundstødning 14, Forladte 6, Kondemnation 8, Savnede 5, ialt 72.

#### Dampskibe.

Stranding 12, Kollision 4, Grundstødning 2, Savnede 2, ialt 20.

## Fra Sø og Land.

Den højtidelige Indvielse af Manchester-Kanalen, som fandt Sted den 21de Maj i Overværelse af Dronningen af England, giver Anledning til et Tilbageblik paa Handelen paa Kanalen i den Tid, den har været i Virksomhed. Resultatet er ikke opmuntrende, thi i de forløbne 5 Maaneder have kun c. 300 Skibe gennemsejlet Kanalen. Den væsentligste Frekvens udgøres af Kystfarten og den europæiske Fart. Rotterdam, Gent, Antwerpen og Valencia ere de Pladser paa Kontinentet, til hvilke de fleste Skibe afgaa, lejlighedsvis ekspederes ogsaa Dampere til Afrikas Vestkyst, Brasilien og Middelhavet. Mange store Dampskibsrederier have oprettet Kontorer i Manchester, skønt deres Skibe indtil nu ikke ere blevne dirigerede derhen. Et Skib er afgaaet til Chile, men den Kendsgerning, at der i Løbet af 4 Maaneder ikke er ankommet en eneste Balle Bomuld fra Amerika direkte til Manchester, beviser, at Handelen i hvert Fald kun langsomt vil opgives den tilvante Vej over Liverpool. Opmærksomheden er ved den nys afholdte festlige Indvielse paany bleven henledet paa Kanalen, og Byen Manchester skyer ingen Anstrengelse, for at tvinge Skibsfarten gennem Kanalen. Der har saaledes dannet sig et Selskab, der vil sætte 12 Dampere i Gang paa Indien, Sydamerika og De Forenede Stater. Imidlertid viser Aktiernes Tilstand, hvorledes deres sangviske Indehavere maa være blevet revet ud af deres Vildfarelser. Andele paa 10 £ forhandles nu til 3 £ og 10 £ 5 pCt. Præference-Aktier noteres 3 £ 15. (Hansa).

Den danske Jernbark »Irvine«, Kapt. Ankersen, ankom til Libau den 31te Maj fra Venskabs-Øerne efter 142 Dages Rejse.

De fra Hobroffjorden og Horsens-Ebeltoft hver Torsdag Morgen hertil ankommende Dampskibe ville i Sommer, efter at have landsat Passagerer ved Kvæsthusbroen, gaa op i Gasværkshavnen for at losse deres indehavende Kreaturladning, for at Kreaturerne kunne komme tidligere frem til Markedet om Torsdagen paa Kvægtorvet.

Kjøbenhavns Uldmarked afholdes iaar den 15de og 16de Juni.

### Fra Frederikshavn skriver vor Korrespondent d. 29. Maj:

Kapsejllads ved Frederikshavn for danske Fiskefartøjer. Ved et for nogle Dage siden afholdt Møde af den Komité, som plejer at arrangere de Kapsejladser, som med nogle Aars Mellemlum have været holdte her for danske med Dam forsynede Fartøjer, blev besluttet at afholde en saadan Kapsejlad Mandag den 20. August d. A.

Efter foreløbig Bestemmelse vil de eventuelt mødende Fartøjer blive delte i følgende Løb:

1ste Løb for Fiskekuttere over 35 Tons.	
2det — — — fra 30—35 Tons.	
3die — — — 25—30 —	
4de — — — 15—25 —	
5te — — Fiskekvaser over 33 Tons.	
6te — — — fra 25—33 —	
7de — — — 15—25 —	
8de — — Fiskekuttere og Fiskekvaser under 15 Tons.	

I de første 7 Løb ere Præmierne saaledes: 1ste Præmie 100 Kroner, 2den Præmie 50 Kr., 3die Præmie 25 Kr.; i det 8de Løb 1ste Præmie 75 Kr., 2den Præmie 40 Kr.

Sejlladsen vil blive »flying start«, Banens Længde bliver 6 Kvartmil mellem 2 udlagte Mærkeskibe.

Intet Fartøj maa have mere end 7 Mands Besætning, ingen professionelle Sejlsportsmænd maa medtages.

Fartøjerne skal føres og styres af en af Besætningen.

Fartøjet maa kun drives frem ved Sejl og maa kun benytte de Fartøjet selv tilhørende Sejl.

## Havarier, Forlis m. m.

### Fra Frederikskavn skriver vor Korrespondent den 5te Juni:

Torsdag Morgen Kl. 4 strandede Skonnert »Julius«, hjemmehørende i Drammen og ført af Skipper Schmidt, paa Nordvestsiden af Læsø, efter Sigende paa Grund af usigtbart Vejr og stærk Strømsætning. Skibet var paa Rejse fra Assens til Hjemstedet og var ballastet Bjærgningsdampskibet »Frederikshavn« blev straks telegrafisk tilkaldt og afgik herfra om Morgenen Kl. 8. Efterat en Del af Ballasten var kastet overbord, lykkedes det at trække Skonnerten af Grunden, og »Frederikshavn« indkom i Løbet af Eftermiddagen med den paa Slæb. Skønt Fartøjet, der tidligere har været engelsk Fiskefartøj, er ca. 30 Aar gammelt, er det dog tæt og har ingen Skade taget. Det ejes af Skipperen og er ikke assureret.

I Lørdags Morges strandede atter en Skonnert paa Nordvestrevet af Læsø, hvilken senere viste sig at være af engelsk Nationalitet, heddende »Billow Chrest«, ført af Skipper H. Parry af Plymouth og værende paa Rejse fra Port-Madoc til Korsør med ca. 250 Tons Tagskifer. Efter nogen Tids Arbejde lykkedes det ligeledes Bjærgningsdamperen at tage dette Fartøj af Grunden og indbugserede det her til Havnen. Fartøjet, der er temmelig nyt og solidt bygget, har ingen Skade taget ved Grundstødningen. Saavel Ladning som Skib var assureret.

Dampskb. Hidalgo, der maatte gaa ind i Havnen her paa Grund af Ild i Bomuldsladningen, har losset denne og derefter fortsat Rejsen.

Østersfiskeri. Fiskekutteren »Prinsesse Marie« indkom i Lørdags fra Østersbankerne i Nordsøen med ca. 25,000 Stkr. Østers. Det er sidste Gang i denne Sæson, at der vil ske Tilførsel af Østers; saasnart Kutteren er færdig med Losningen, skal den klargøres til andet Fiskeri, eventuelt under Island.

## Skibsefterretninger.

### Dampskibe.

#### Det forenede Dampskibsselskab.

Alexander III, Rabe, afgik 5. Juni fra Salonique, bestemt til Constantinopel, Sebastopol og Odessa. — A. N. Hansen, Thidemann, afgaaer 6. Juni fra St. Petersburg, bestemt til Riga, Antwerpen og Sortehavet. — Antwerpen, Caroc, ankom 28. Maj til Batoum, bestemt til Noworossik og Odessa. — Baron Stjernblad, Michelsen, passerede 4. Juni Gibraltar, bestemt til Alicante, Genua, Livorne, Neapel og Messina. — Castor, Kruse, afgik 5. Juni fra St. Petersburg, bestemt til Riga, Antwerpen og Sortehavet. — Chr. Broberg, Gøtsche, ankom 4. Juni til Kjøbenhavn, bestemt til Østersøen. — Dagmar, Hansen, ankom 27. Maj til Marseille, bestemt til Livorno, Neapel og Sicilien. — Douro, Brabrand, passerede 5. Juni Dartmouth, bestemt til Oporto og Lissabon. — Georgios I., Rohde, ankom 2. Juni til Antwerpen, bestemt til Tunis, Piræus, Constantinopel og Sortehavet. — J. C. Jacobsen, Bech, ankom 5. Juni til Kbhvn., bestemt til St. Petersburg. — Kiew, Rasmussen, afgik 5. Juni fra Wiborg, bestemt til Kbhvn. og Bordeaux. — Kursk, de V. Staal, afgik 3. Juni fra Wermouth, bestemt til Algier, Marseilles og Spanien. — Leopold II., Jespersen, ankom 4. Juni til St. Petersburg, bestemt til Kbhvn., Antwerpen, Havre og Sortehavet. — L. P. Holmblad, Ingerslev, afgik 2. Juni fra Gibraltar, bestemt til Antwerpen, Kbhvn. og Sortehavet. — Botnia, Holm, afgik 4. Juni fra Kbhvn. til Hangø. — O. B. Suhr, Koch, ankom 5. Juni til Malaga, bestemt til Cadiz og Havre. — Omsk, Kihl, passerede 4. Juni Gibraltar, bestemt til Antwerpen, Kbhvn. og St. Petersburg. — Tejo, Fenger, ankom 2. Juni til Kbhvn., bestemt til St. Petersburg. — Tomsk, Petersen, afgik 4. Juni fra Kbhvn., bestemt til St. Petersburg. — Vesuv, Gade, afgik 3. Juni fra Catania, bestemt til Algier. — Viking, Jørgensen, afgik 3. Juni fra Bordeaux, bestemt til Kbhvn. og Østersøen.

Constantin, J. V. Fenger, afgik 7. Juni fra Kjøbenhavn, bestemt til Newcastle. — Esbern Snare, S. C. Holm, afgik 6. Juni fra Nykjøbing F., bestemt til Newcastle via Odense og Frederikshavn. — Esbjerg, C. Bentzen, afgik 5. Juni fra Leith bestemt til Aalborg. — Georg, Therkildsen, afgik 6. Juni fra Newcastle til Kjøbenhavn. — Knuthenborg, C. S. Hansen, afgik 6. Juni fra Svendborg, bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Kronen, P. Petersen, afgik 5. Juni fra Newcastle, bestemt til Nykjøbing F. — Lolland, A. Ankersen, afgik 5. Juni fra Newcastle, bestemt til Aalborg. — Storebelt, A. Güllich, ankom 3. Juni til Newcastle. — Union, C. N. Bloch, afgik 6. Juni fra Odense, bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg.

Anglo Dane, Th. Petersen, afgik 3. Juni fra Antwerpen, bestemt til Kbhvn. og Libau. — Axelhuus, B. J. Goll, afgik 6. Juni fra Arendal, bestemt til Kjøbenhavn og Stettin. — Ber-

genhuus, J. Jørgensen, afgik 5. Juni fra Kbhvn., bestemt til Danzig. — Charkow, A. Norden, passerede 6. Juni Hanstholm, bestemt til Hull. — Christian IX, P. Møllerup, ankom 27. Maj til London, bestemt til Kbhvn. og Königsberg. — Christianssund, E. C. F. Jensen, afgik 6. Juni fra Kjøbenh., bestemt til Vest-Norge. — Frederik, J. Harboe, ankom 4. Juni til Königsberg, bestemt til Kbhvn. og Hull. — Jolantha, Hansen, ankom 2. Juni til Königsberg, bestemt til Kjøbenhavn og Hamborg. — Kasan, H. Thomsen, ankom 4. Juni til Kbhvn., bestemt til London. — Laura, P. Christiansen, ankom 6. Juni til Granton, bestemt til Færøerne og Island. — Libau, H. W. Andersen, ankom 4. Juni til Kjøbenhavn, bestemt til Hamborg. — Lion, C. Kromann, ankom 5. Juni til Danzig, bestemt til Kjøbenhavn. — Louise, E. Brabrand sen, ankom 5. Juni til Hull, bestemt til Kjøbenhavn og Königsberg. — Morsø, Th. Lind, ankom 25. Maj til Hamburg, bestemt til Kbhvn. og Danzig. — Moskov, J. Petersen, ankom 3. Juni til Antwerpen, bestemt til Kbhvn. og Riga. — Nishnij Novgorod, J. Harder, ankom 5. Juni til Riga, bestemt til Kbhvn. og Antwerpen. — Nordjylland, P. Jensen, ankom 1. Juni til London, bestemt til Libau. — Odin, J. Frisenette, ankom 5. Juni til Kbhvn., bestemt til Königsberg. — Perm, L. Christensen, ankom 3. Juni til London, bestemt til Libau. — Pregel, Egidiusen, afgik 5. Juni fra Kjøbhvn., bestemt til Libau. — Romny, C. Nielsen, ankom 1. Juni til Hull, bestemt til Kbhvn. og Libau. — Thyra, A. Garde, afgik 22. Maj fra Granton, bestemt til Færøerne og Island. — Tula, P. Paaske, ankom 2. Juni til Kbhvn., bestemt til Hamborg. — Valdemar, Fr. Sørensen, ankom 6. Juni til Kbhvn., bestemt til Antwerpen. — Vendssyssel, H. P. Sørensen, ankom 5. Juni til Libau, bestemt til Kbhvn. og London. — Olga, C. Fischer, ankom 2. Juni til Hamborg, bestemt til Kbhvn. — Fanø, S. Kolster, ankom 21. Maj til Hamborg, bestemt til Kbhvn.

### Dannebrog.

Amalienborg, Olsen, ankom til Luleå 1. Juni for at laste til Ostende. — Fredensborg, van Deurs, ankom til Ripola 30. Maj. — Frederiksborg, Hartmann, ankom til Amsterdam 6. Juni. — Rosenborg, Schultz, ankom til Blyth 5. Juni for at laste til Hjemstedet.

### Carl, Skjold, Gorm.

Gorm, C. A. Jørgensen, afgik fra Riga 27. Maj, ankom til Rouen 6. Juni. — Frode, C. F. Christensen, afgik fra Rouen 3. Juni, ankom til Sunderland 5. Juni. — Knud, N. P. Jørgensen, afgik fra Blyth 24. Maj, ankom til Libau 30. Maj. — Svend, N. W. Schmidt, afgik fra Libau 2. Juni, bestemt til London. — Erik, H. W. Wrisberg, afgik fra Boness 22. Maj, ankom til Libau 28. Maj. — Skjold, J. C. Jensen, afgik fra London 26. Maj, ankom til Grimsby 28. Maj. — Olaf, Chr. Holst, afgik fra Reval 26. Maj, ankom til London 2. Juni. — Volmer, J. P. Jørgensen, afgik fra St. Petersburg 24. Maj, ankom til Rouen 1. Juni. — Dan, C. M. Kraemer, afgik fra Libau 5. Juni til Antwerpen. — Magnus, W. Aaris, afgik fra Sunderland 26. Maj, ankom til Swinemünde 3. Juni.

### Kjøbenhavn.

Fyen, Petersen, afgik fra Ghent 31. Maj, ankom til Grimsby 2. Juni. — Hafnia, Neergaard, ankom til Zaandam 4. Juni, afgik 6. Juni til Sunderland. — Jylland, Starck, ankom til London 31. Maj, afgik 5. Juni til Grimsby. — Russia, Rasmussen, afgik fra Boness 1. Juni, ankom til Kbhvn. 4. Juni. — Sjælland, Hansen, ankom til Rotterdam 1. Juni, afgik 5. Juni til Newcastle.

### Nordsøen.

England, Hansen, ankom til Plymouth 4. Juni. — Holland, Jensen, afgik fra Riga 1. Juni til Ghent. — Rusland, Schmidt, ankom til Boulogne 3. Juni. — Skotland, Albrecht, ankom til Middlesbro 3. Juni. — Tyskland, Svendsen, ankom til Skellefteå 4. Juni.

### The anglo Dane Steam Ship Company Limited.

Swarland, Pii, ankom til Warkworth 5. Juni.

### Thingvalla.

Amerika, Thomsen, afgik fra New-York 26. Maj til Kbhvn. — Hekla, Laub, afgik fra Kbhvn. 6. Juni til New-York. — Norge, Knudsen, afgik fra Christianssand 25. Maj til New-York. — Thingvalla, Berentzen, afgik fra New-York 2. Juni til Kjøbenhavn.

### Det danske Petroleums-Aktieselskab.

Christine, Larsen, er afgaaet fra New-York til Aarhus.

### Det Store Nordiske Telegrafelskab.

H. C. Ørsted, Ørsted, ligger paa Indre-Reden i Kbhvn. — Store Nordiske, Suenson, er paa Kabelreparation mellem Shanghai og Amoy.



**Urania.**

Urania, Callesen, ankom til Ternengen 31. Maj.

**Jydsk-Engelske Dampskibsselskab, Aarhus.**

Hengest, Olsen, afgik fra Aarhus 31. Maj, ankom til Newcastle 3. Juni. — Orrik, Erichsen, afgik fra Gøteborg 31. Maj, ankom til Newcastle 4. Juni.

**J. Lauritzen, Esbjerg.**

Nerma, Degn, ankom til Gravelines 5 Juni. — Nord-søen, Meinertz, afgik fra London 30. Maj, ankom til Newcastle 1. Juni, afgik 1., ankom til Frederikshavn 4., afgik 5. til Middlessbro.

**Sejlskibe.****Fanø, Nordby.**

Alexandra, Nielsen, prajet 12. Maj paa 5<sup>o</sup> Nord 26<sup>o</sup> Vest. — Afma, Ankersen, prajet 19. Maj paa 10<sup>o</sup> Nord 33<sup>o</sup> Vest paa Rejse fra Montevideo til Antwerpen. — Coranna, Pedersen, ankom til Rosario 31. Maj. — Havila, Mortensen, ankom til Santos 4. Juni. — Helene, Sørensen, afgik fra Svinemünde 25. Maj til Gamleby. — Ines Røhl, Jessen, afgik fra Hamburg 30. Maj til Victoria (Brasilien) afgik fra Cuxhaven 31. Maj. — Irvine, Ankersen, ankom til Libau 30. Maj. — Johanne, Møller afgik fra Liverpool 5. Juni til Guayquil — Kronprindsesse Louise, Jepsen, afgik fra Tjilatjap 22. April til St. Petersburg. — Maren, Svarrer, ankom til Fleetwood 4. Juni. — Nordby, Kolster, afgik fra Ostende 30. Maj, ankom til Sunderland 2. Juni. — Nordby, Mortensen, afgik fra Altona 28. Maj til Nordby. — Professor, Callesen, afgik fra Santos 2. Juni til Rosario. — Union, Svarrer, afgik fra Cuxhaven 31. Maj til Rio Janeiro. — Verdande, Døjsen, ankom til Liverpool 31. Maj fra Tahiti.

**Chr. Simoni, Aalborg.**

Carl, Andersen, afgik fra Skutskær 23. Maj til Tyne, passerede Dragør 31. Maj, Skagen 5. Juni — Caroline Smith, Ægidiussen, afgik fra Trangsund 23. Maj til Leith, passerede Dragør 30. Maj. — Flora, Larsen, afgik fra Kotka 20. Maj til Themsen, passerede Hammershus 26. Maj, Helsingør 28. Maj, Skagen 29. Maj. — Kirstine, Ægidiussen, afgik fra Kotka 20. Maj til Themsen, passerede Skagen 29. Maj. — S. J. Lund, Petersen afgik fra Riga 14. Maj til Kings Lynn, passerede Hirtshals 26. Maj, ankom til Kings Lynn 4. Juni.

**M. J. Ipsen, Rønne.**

Camtoos, Petersen, afgik fra Helsingfors 29. Maj til Grimsby.

**H. A. Hansen, Thurø.**

Petrine, Jensen, afgik fra Vejle 24. Maj, ankom til Arendal 2. Juni.

**Fragtberetninger.**

D'Hrr. **N. Johansen & Dahl, Liverpool**, meddele os under 2. Juni:

Frugtmarkedet vedbliver gennemgaaende at være daarligt og utilfredsstillende og forholdsvis faa Afslutninger rapporteres.

Vestkystfragterne holde sig faste til 27/6 à 28/9 for Juli-Oktober Lastning.

Fra River Parana kan prompte Baade fremdeles finde Anvendelse à 25 —, og smaa Jern-Sejlere à 26/—; for August-Oktober Lastning er Noteringen et Par Shillings lavere. — Der findes endnu store Partier Korn ved River Plate Floden, som maa afskibes — og det er derfor sandsynligt, at en livlig Udslibning vil vedblive at finde Sted til Aarets Udgang.

Træfragterne fra Canada ere fremdeles meget daarligt, især for prompt Lastning. Pitch Pine holder sig derimod fastere — idet der i den senere Tid er opnaaet 95/— for store Sejlere fra Gulfhavnene, à 6/700 Reg. kunne betinge 105/— fra Apalachicola.

Ostindiemarkedet er stille og uforandret.

I forløbne Uge er der blandt andet sluttet som følger:

Dampskibe. Donau til U. K. 13/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, Sulina 11/3, Poti 12/6, Alexandria 11/6, Nicolaieff til Hull 10/9, Odessa eller Sebastopol til Bergen 10/6, Hamburg 10/—, Kjøbenhavn 11/—, Amsterdam 9/3, London 9/6. — Poti til Philadelphia 13 3. — Benisaf til Rotterdam, Amsterdam eller Hartlepool 8 3, Tyne 8/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub>.

Eupatoria til Libau 13/3 for Salt. — Aguilas til Glasgow 7/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> eller W. Hartlepool 7/9.

Miramichi til Barrow 42 6.

Wyburg til Calais 32 frcs. Pensacola til U. K. 106/3, Kontinentet 108/9, Brunswick til Hamburg 16/—, Philadelphia c. f. o. 2/6 à 2/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, Cuba til Staterne 10-11-12 cents.

River Plata til U. K.-Kontinentet 25/—, New Caledonia til U. K.-Kontinentet 32/6, Kurrachee 18/9, Bombay 18 6.

Sejlskibe. Liverpool Santos Stykgods à 24/6. Liverpool Rio Grande do Sul c. 30/—, London til Portland, O. 8/—, Cardiff til Rio Janeiro 13/6, Santos 17/—.

Buenos Ayres til U. K.-Kontinentet 18/—, Vestkysten Syd Amerika til Kanalen for Ordre 27,6 for Juni/August, og 28/9 for September/Oktober

San Francisco noteres 26/3 for næste Sæssons Afskibning; men ingen Forretninger finder Sted til denne Rate.

Port Pirie til U. K. 24/—, Melbourne 25/—, Melbourne til London 41/3 pr. Reg. Tons.

Newcastle N. S. W. til Honolulu 14/—, Vestkysten 13,6, Valparaiso 13/—.

Rangoon til Rio Janeiro 30/—.

Skibskøb Til Fanø er indkøbt Jernbark »Esmeralda« 730 Reg. Tons, bygget 1866 for £ 2450. Til Sverrig Jernbark, »Lochinvar« 718 Reg. Tons, bygget 1876 for £ 2750. Træbark »Minden« 1287 Reg. Tons, bygget 1879 til Norge for £ 2150.

En Lastbaad — 18 Maaneder gammel — 3520 Tons. d. w. er netop solgt for £ 18,225, og Jernskib 1355 Reg., bygget i 1877 for £ 5,225.

**Vor Korrespondent i Newcastle o/ Tyne** meddele os under 2. Juni:

Markedet er vedblivende utilfredsstillende. Der har funden et betydeligt Antal Befragtninger herfra Sted i Ugens Løb, i enkelte Tilfælde til noget forhøjede Rater, som Stockholm 4/—, Helsingborg 4/3, etc., men Stemningen er mat, og nogen Bedring af Betydning synes foreløbigt ikke i Udsigt. Der er bl. a. fragtet fra: Tyne, Blyth eller Wear til: Kronstadt 4/—, St. Petersburg (Coke) 6/3, Reval 4/3, Poderaa 4/3, Neufahrwasser 1200 t. 4 —, 950 t. 4,3, Swinemünde 4/—, Stettin 4/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, Sønderborg 4/9, Assens 4/3 (1100 t), Nykjøbing F. 4/9 (500), Helsingborg 4 3 (1100), Stockholm 4', (1200 og 1500 t.), Bilbao 2300, 3/9, not. Kurs, Lissabon 2700 6/, 1050 tons. 7/, Cadiz 5., not. Kurs, Barcelona 9/—, 2300 t. Kurs 48d, Cette 5/6, Genua 5/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, Livorno 5.10<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, Neapel 5/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, Palermo 6/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, Ancona 7/—, Alexandria 5,6.

Returmarkedet fra Sorte Havet er fremdeles flovt. Der bydes fra Odessa, Sebastopol, etc. 10/6, og fra Nicolaieff 11/6 til 11/9 n. c. for prompt. Fra Sulina og Kustendje kan 11/— til 11/6 opnaas. Fra Azoff noteres 12/6 n. c. for prompt og 12/6 à 13/ for ult Juni Lastning. Donau-Markedet er lidt fastere, og for prompt Lastning er Noteringen 13/6 à 13,9 n. c. medens der for Septbr. Oktbr bydes 15/6 à 15,9 for »any direct«. Der er sluttet et Par større Baade fra Eupatoria til Libau med Salt c. 13,3.

Middelhavet er uforandret og Hjemfragterne fra Østersøen vedvarende usle. Der er sluttet Gefte til London 750 stds. 18/ D. B., Munksund & Luleå til Hull, 700 stds., 25. D. B. 2,3 b. Nederkalix til Hull, 370 stds 25' D. B. Wiborg til Calais 450 stds. 32 frcs. D. B. b. St. Petersburg til London 1/—, til Rotterdam 1:1<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, til Antwerp eller Dunkirk 1/3.

D'Hrr. **Tellefsen & Co., Cardiff**, meddele os under den 2. Juni.

**Dampskibe.**

Alexandria S/S Monkseaton 5/9, Alexandria Garlands 6/—, Ancona Boyne 8/—, Kul 8 9 fuel, Algiers Erato 7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> frcs., Algiers Sarah Radcliffe 7<sup>3</sup>/<sub>4</sub> frcs., Barcelona Carina 10/6, Bilbao Farnley Aall 4 3, Bona Mauritius 9<sup>1</sup>/<sub>4</sub> frcs., Brindisi Vectis 6/3, Bremerhaven Rishanglys 5/—, Kronstadt Northumbria 5/3, Catania Clevantland 8 9, Calmar Sjofna 5/6, Copenhagen Aagelmere 6 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, Constantinopel Gyda 6/, Danube Isle of Georgia 5/, Genoa Recta 6/—, Gibraltar Berganio 5/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, Aavre Crosshill 4/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, Huelva Irwin 5/6, Aavana Fort William 7/9, Jamaica Apex 9 —, Lisbon Carlo 6 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, Leghorn Marlsbro 6/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, Lisbon Carlo 6/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, Las Palmas Aislaby 6/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, Las Palmas Alathfield 6/9, Malta Rembrandt 5/, Malmø Viking 5/9, Marseilles Cyril 7<sup>3</sup>/<sub>4</sub> frcs., Marseilles Licata 7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> frcs., Naples Camden 7 3 fuel, Naples Storra Lee 6/6, Messina Crimea 7/—, Nice lane 9 frcs., Oran Iolo Morgawyg 8<sup>3</sup>/<sub>4</sub> frcs., Piræus City of Truro 6/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, Philippeville Heptareby 10 frcs., Patras Solon 7/—, Palermo Gertrude 7/, Portsaid Rubenstein 5/9, River Plate Stilla 10/6, Rouen Avon 5 6, Rouen Lady Aavelock 5/9, Swine, münde Garth 5 3, Savona Embleton 7 3 Coal 8/— fuel, Syra Jane Radcliffe 6/—, Trieste Aludra 7/6, Valencia Aurora 8/—, Venice Kolpino 7/9 Coal 8/6.

D'Hrr. **Funch, Edye & Co., New York**, meddele under 25. Maj:

Den nedtrykte Tilstand i Dampskibs-Fragtmarkedet vedvarer uforandret, og det er vanskeligere for Rederne at erholde tilfredsstillende Beskæftigelse for deres Baade end nogensinde før. Begæret efter vore Kornsorter er i Særdeleshed elendig, og Befragtingen af en enkelt Damper, som anført nedenfor, giver ikke nogensomhelst Antydning af en Fremgang, idet Befragteren i dette Tilfælde. for at blive

istand til at opfylde en tidligere indgaaet Forpligtelse, og for at sikre sig en Baad af passende Størrelse og Position, var nødsaget til at indgaa paa særlige Betingelser. Naar dette Tilfælde undtages, kunne vi ikke notere nogen Forandring i Kornfragterne for fulde Ladninger, heller ikke viser Part-raterne nogen Bedring, og de Rater, som kunne opnaas for Stykgods-Ladninger til vore regulære Havne, ere ligesaa utilfredsstillende som de nuværende lave Rater for Korn.

Kvægfragterne ere vedvarende livlige, men der er i denne Branche kun sparsomt Tilbud af passende Skibsrum. Adskillige Dampere ere blevne fragtede i Time Charter til nedgaaede Rater, og ved at indgaa paa denne Nedgang viser

mange Redere, at de foretrække disse Forretninger for at undgaa den ulønnede Beskæftigelse, som Hjem-Fragterne tilbyder. I vor Dagsliste findes anført den første Bomuldsbefragtning i denne Sæson, og de opnaaede Rater kunne kun anses som tilfredsstillende for Rederiet. Galveston har, som sædvanlig, aabnet Kampagnen, medens de atlantiske Bomulds-havne endnu ikke synes tilbøjelige til at indgaa paa de Rater, som Rederne forlange. I Sukker fra Cuba-Havnene har der fundet en ganske livlig Forretning Sted, og Fragterne i denne Retning ere øjensynlig fastere. Begæret efter Trælast fra Golfen har atter antaget større Dimensioner, men Raterne fremvise endnu ingen Bedring.

## Efterretninger for Søfarende.

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

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

**Fornæs S. Kattegat.** Fn Galease er sunken i 6 Fv. Vand ud for *Havknude*, fra *Formæs Fyr* i S.  $\frac{1}{2}$  Ø., 4 Kml. Masten er c. 20 Fod over Vandet.

Vraget er afmærket med en grønmalet Lystønde, der viser grønt Lys med Fotmørkelse hver  $\frac{1}{2}$  Minut. Den ligger c.  $\frac{1}{2}$  Kbl. Ø. for Vraget.

### Østersøen, Sundet og Lille Belt.

**Sverrig.** I *Småland*, *Östergötland* og *Stockholms* Skjærgaard samt ved *Gotland* udlægges i 1894 endel Sømærker, som ere de Søfarende uvedkommende. Skibsførere advares mod at benytte andre Sømærker end de i Kaartene og i »Under-rättelser för Sjöfarande» opførte.

**Tydskland. Kurisches Hafl.** I *Kurisches Hafl* ere Sommer-sømærkerne nu udlagte.

**Rügen.** *Dornbusch* Fyrtaarn ligger paa  $54^{\circ} 36' 3''$  N. Br.  $13^{\circ} 6' 26''$  Ø. Lgd. Signalmasten staar c. 500 Alen N. t. Ø. for Fyrtaarnet.

### Kattegat og Skagerak.

**Sverrig. Kråkfjorden.** *Eckerö* Fyrs Brændetid er nu fra 1. Aug.—1. Maj.  $58^{\circ} 3' 40''$  N. Br.  $11^{\circ} 29' 17''$  Ø. Lgd.

**Norge. Frederiksstad Ø.-lige Indløb.** Dampskibet »*Stjernen*» har med 13 Fods Dybgaende rørt en Grund c. 1 Kbl. N. t. Ø. for Stagen paa 9 Fods Boen, som ligger midt imellem *Ransø* og *Bælgene*.

Man skal holde sig S. for Boen.

### Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Vrag i Nordseen.** Den 30te April.  $56^{\circ} 41'$  N. Br.  $6^{\circ} 16'$  Ø. Lgd. En Mast et Par Fod over Vandet.

**Tydskland. Weser.** Ved Indløbet til *Grossensiel* Havn er der paa N.-Spidsen af Lededæmningen, som fra *Deledorfer Plate* strækker sig ned af Floden, rejst en Baake med N.-lig Topbetegnelse.

Paa S.-Siden af *Grossensiel* Havn skal paa Kysten ved Dæmningens Inderende tændes et Fyr som vises fra en Baake.

I *Weser* er der ved *Bremen* lige overfor Frihavens S.-Mole i c. 100 Alens Afstand udlagt en stor, graa Fortøjtønde.

I Juni, Juli og August 1894 afholdes Mineøvelser i den Del af *Unterwesers* V.-lige Farvand, som ligger mellem Linien fra Tønde 7 til K og fra Fort *Langlütjen II.* til Baake I. Fra 1ste—15de August anvendes skarpladte Miner.

Selve Øvelsespladsen er afmærket med 4 Tønder med rødt Flag og er, tilligemed Strækningen V. for den, indtil *Langlütjensand* spærret for al Sejlads.

Naar der ligger skarpladte Miner ude, føre Minekraner og Minefartøj om Dagen rødt Splitflag, om Natten to hvide Lanterner, lodret eller vandret for hinanden. Deres Anvisninger skulle ubetinget følges.

**Jade.** I *Jade* er følgende Forandringer i Afmærkningen foretagne, og Sømærkerne ligge saaledes:

Hvid Baaketønde paa *Jade Plate*.  $53^{\circ} 50' 14''$  N. Br.  $7^{\circ} 54' 14''$  Ø. Lgd.

Telegraftønden.  $53^{\circ} 49' 50''$  N. Br.  $7^{\circ} 55' 0''$  Ø. Lgd.

I *Wangerooger* og *Minsener* Farvand:

Sort Spidstønde Nr. 1.  $53^{\circ} 49' 51''$  N. Br.  $7^{\circ} 53' 48''$  Ø. Lgd.

Sort Spidstønde Nr. 2.  $53^{\circ} 49' 29''$  N. Br.  $7^{\circ} 55' 0''$  Ø. Lgd.

Sort Lystønde Nr. 3.  $53^{\circ} 49' 7''$  N. Br.  $7^{\circ} 56' 2''$  Ø. Lgd.

Sort Spidstønde Nr. 4.  $53^{\circ} 49' 26''$  N. Br.  $7^{\circ} 57' 47''$  Ø. Lgd.

Sort Spidstønde Nr. 5.  $53^{\circ} 49' 18''$  N. Br.  $7^{\circ} 59' 12''$  Ø. Lgd.

Sort Lystønde Nr. 6.  $53^{\circ} 48' 25''$  N. Br.  $8^{\circ} 1' 6''$  Ø. Lgd.

Sort Spidstønde Nr. 7.  $53^{\circ} 47' 46''$  N. Br.  $8^{\circ} 2' 27''$  Ø. Lgd.

Sort og rød Baaketønde Nr. 8.  $53^{\circ} 46' 8''$  N. Br.  $8^{\circ} 3' 53''$  Ø. Lgd.

Sort Spidstønde Nr. 9.  $53^{\circ} 45' 20''$  N. Br.  $8^{\circ} 4' 22''$  Ø. Lgd.

Sort Spidstønde Nr. 10.  $53^{\circ} 44' 13''$  N. Br.  $8^{\circ} 5' 13''$  Ø. Lgd.

Rød Spirtønde A.  $53^{\circ} 49' 47''$  N. Br.  $7^{\circ} 52' 33''$  Ø. Lgd.

Rød — B.  $53^{\circ} 49' 13''$  N. Br.  $7^{\circ} 54' 29''$  Ø. Lgd.

Rød — C.  $53^{\circ} 48' 51''$  N. Br.  $7^{\circ} 55' 51''$  Ø. Lgd.

Rød — D.  $53^{\circ} 48' 57''$  N. Br.  $7^{\circ} 57' 5''$  Ø. Lgd.

Rød — E.  $53^{\circ} 49' 5''$  N. Br.  $7^{\circ} 58' 37''$  Ø. Lgd.

Rød Baaketønde F.  $53^{\circ} 48' 45''$  N. Br.  $8^{\circ} 0' 11''$  Ø. Lgd.

Rød Spirtønde G. uforandret.

Rød — H.  $53^{\circ} 47' 28''$  N. Br.  $8^{\circ} 2' 25''$  Ø. Lgd.

Rød — J.  $53^{\circ} 46' 27''$  N. Br.  $8^{\circ} 2' 56''$  Ø. Lgd.

Rød — K. uforandret.

Rød — L.  $53^{\circ} 44' 29''$  N. Br.  $8^{\circ} 3' 21''$  Ø. Lgd.

Rød — M.  $53^{\circ} 43' 40''$  N. Br.  $8^{\circ} 3' 22''$  Ø. Lgd.

I Farvandet *Alle Jade*:

Rød Spirtønde  $\frac{A}{A}$   $\frac{J}{A}$   $53^{\circ} 49' 48''$  N. Br.  $8^{\circ} 1' 0''$  Ø. Lgd.

Rød Spirtønde  $\frac{A}{B}$   $\frac{J}{B}$   $53^{\circ} 48' 55''$  N. Br.  $8^{\circ} 2' 45''$  Ø. Lgd.

Rød Spirtønde  $\frac{A}{C}$   $\frac{J}{C}$   $53^{\circ} 48' 11''$  N. Br.  $8^{\circ} 3' 57''$  Ø. Lgd.

Rød Spirtønde  $\frac{A}{D}$   $\frac{J}{D}$   $53^{\circ} 47' 18''$  N. Br.  $8^{\circ} 4' 31''$  Ø. Lgd.

**Holland. Friesche Zeegat.** I *Pinkegat* er sort Tønde Nr. 2 ombyttet med en rød Tønde.

**Zeegat van Terschelling.** Ved *Langezand* er Kugletønden med Diamant flyttet og ligger nu i 36 Fod Vand.  $53^{\circ} 14' 49''$  N. Br.  $5^{\circ} 9' 49''$  Ø. Lgd.

Stumptønde Nr. 2, den første i *Inschot*, ligger nu i 23 Fod Vand.  $53^{\circ} 13' 37''$  N. Br.  $5^{\circ} 9' 16''$  Ø. Lgd.

**Zuiderzee.** Paa *Griend* flyttes N.- og V.-Baaken, hvorfor Ledelinien midlertidig er upaalidelig.

*De Ven* hvide og røde Fyr, N. for *Enkhuizen*, er midlertidig slukket. I den Tid Fyret er slukket vises 3 hvide Fyr, anbragte i en ligesidet Trekant, hvis Plan ligger i Retningen *De Ven* Fyrtaarn—*Geldersche Hoek*.

**Hollandsch Diep.** *Noordschans* faste Fyr er forandret til et Fyr med Formørkelser, som hver 10 Sekunder viser Lys i  $7\frac{1}{2}$  s., Mørke i  $2\frac{1}{2}$  s.

I *Strijensas* Fyr er indsat en rød Sektor, der lyser fra N.  $71^{\circ}$  Ø. til N.  $54^{\circ}$  Ø.

**Zeegat van Goeree.** Lystønden *Slijkgat* er igen udlagt paa Station.

**Viissingen.** Paa Bastionen ved V.-Kant af *Viissingen* Koffardihavn er det midlertidige Fyr slukket og et permanent Fyr tændt. Det vises fra en Baake, som staar c. 45 Alen SSØ. for det gamle Fyr.

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

**Frankrig. Carentan.** Ved *Carentan* er det store N.-lige Løb, kaldet *Carentan*, tilsandet.

Det Ø.-lige Løb, kaldet *Dames*, er nu det bedste for Besejling af Havnen.

Vi beklage endnu ikke at kunne meddele om nogen Fremgang i Sejlskibs-Markedets Tilstand. Medens passende Skibsrum er sparsomt i enkelte Retninger, er Tilbudet i andre mere end tilstrækkeligt, og som Følge heraf er dette Markeds Tilstand uregelmæssigt.

Der er betalt følgende Rater:

**Korn.**

Philadelphia til Cork f. O. 2/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub>.

**Bomuld.**

Galveston til Liverpool 38,9, Continentet 40/, to Havne.

**Petroleum.**

Philadelphia til Cardiff 2/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, Østkysten af Irland 2/3, Dünkirk 2/, Marseille 2/. Philadelphia til Japan 14<sup>1</sup>/<sub>2</sub> c., Nagasaki 14 c., Bombay 13 c. New-York til 3 Rødehavshavne og Bombay 17<sup>1</sup>/<sub>2</sub> c.

St. John N. B. til Bristol-Kanalen (Planker) 41/3, Englands Vestkyst 41/3, Irlands Østkyst 41/3, Limerich 42/6, Cardiff 40/, Irlands Vestkyst 48/9.

Sapelo til Storbritanien (Tømmer) 87/6.

Pensacola til Rio de Janeiro (Trælast Doll. 14,50.

Norfolk til Havanna (Kul) Doll. 1.75 og Cuba N. S. til New-York, Philadelphia eller Boston (Sukker) 9, 10 og 11 c.

**Paimpol.** Ved *Paimpol* er Afmærkningen nu saaledes: Baaken paa *Ar Fave*, ved N.-Siden af Løbet til Havnen, er hvid, og Baaken paa Grunden lige S. for *Ar Fave* rød.

Paa Grunden nærmest V. for *Ar Fave* staar en hvid Baake.

Paa den V.-lige Yderende af Grunden ud for *Pointe Birvidic*, S. for Løbet, staar en hvid Baake.

Løbet fra Grunden *El Paimpol* ind til Havnen er om Styrbord afmærket med 11 røde Tønder, om Bagbord med 8 sorte Tønder.

Desuden ligge 2 hvide Tønder S. for de to yderste røde Tønder c. 100 Alen fra Grunden, som strækker sig ud fra Kysten.

**England. Scilly Islands.** Den 20de Juli 1894 udlægges i 6 Fv. Vand en rød Spidstønde, *South Bartholomew*, ved SV.-Kanten af *Bartholomew*, 0,4 Kml. S. 56° V. fra *Woolpack* Baake.

**Nordlige Atlanterhav.**

**Vrag m. m. i Atlanterhavet.** I *Atlanterhavet* er Vrag m. m. truffen saaledes:

Den 22de April. 46° 19' N. Br. 6° 25' V. Lgd. Vrag af et Sejlskib paa 1500 á 2000 Tons, tilsyneladende tømmerlastet, kun lidt over Vandet. Stormasten c. 20 Fod over Vandet.

Den 24de April. 49° 21' N. Br. 15° 27' V. Lgd. Et c. 40 Fod langt Stykke af et Vrag med Bunden opad.

Den 25de April. 45° 17' N. Br. 39° 20' V. Lgd. Vraget af en Skonnert, kun lidt over Vandet, uden Master.

**Canariske Øer. Gran Canaria.** Paa *La Luz* Rhed er i 19 Fod Vand udlagt en sort Tønde i Form som en afkortet Pyramide. Den ligger paa en Plade med haard Grund, kaldet *Cabalele*, hvorpaa man ikke bør ankre. For Indgaaende i Havnen holdet den om Bagbord.

**Nova Scotia Fyrskibet „Barrington“.** Den 1ste Juni tændes paa Fyrskibet *„Barrington“*, et rødt, fast Fyr c. 19 Fod over det hvide, faste Fyr. Begge Fyr lyse Horisonten rundt. Synsviddens for det hvide Lys 12 Kml., for det røde Lys 6 Kml.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine.** En sort og hvid lodret stribet Tøndevager er i 14 Fv. Vand udlagt midt i Farvandet til *Burnt Coat Harbor*, fra *Burnt Coat Harbor* Fyr i S. 34° V., <sup>3</sup>/<sub>4</sub> Kml. og fra *High Sheriff* i S. 45° Ø.

En sort Spirtønde Nr. 1 er udlagt i 25 Fod Vand ved *Gilley Ledge*, fra *Baker Island* Fyr i N. 1° V., <sup>7</sup>/<sub>8</sub> Kml og fra *Cranberry Island* Redningsstation i N. 86° Ø. <sup>7</sup>/<sub>8</sub> Kml.

Tønden ligger <sup>1</sup>/<sub>2</sub> Kbl. Ø. for en 17 Fods Grund og 50 Alen Ø. for en Klippe med 10 Fod Vand, Lavvande. Man kan ikke gaa mellem Tønden og Land.

*Harding Ledge* sorte Spirtønde Nr. 1 er forandret til Nr. 3.

**Connecticut** En rød Spirtønde Nr 2 er udlagt i 13 Fod Vand, Lavvande, c. <sup>1</sup>/<sub>2</sub> Kbl. SV. for *Channel Rock*, fra *Norwalk Island* Fyr i N. 56° Ø. og fra Midten af *Calypsture Island* i S. 72° Ø.

**Hampton Roads. Virginia.** En sort Klokketønde er til Forsøg udlagt i 21 Fod Vand paa SØ.-Siden af *Newport News Middle Ground*, fra *Newport News Middle Ground* Fyr i N. 86° Ø. og fra *Graney Island* Fyr i N. 32° V.

En sort Klokketønde er til Forsøg udlagt i 21 Fod Vand paa N.-Siden af *Newport News Middle Ground*, fra *Sewale Point* N.-Ende i S. 86° V. og fra *Newport News Middle Ground* Fyr i N. 3° V.

**Chesapeake Bay Virginia.** En Grund med 13 á 18 Fod Vand er funden c. <sup>3</sup>/<sub>8</sub> Kml. S. for *York Spit*. Den er inden for 3 Fv. Grænsen c. <sup>1</sup>/<sub>4</sub> Kml. lang i NV. t. N. og SØ. t. S. Dens S.-Ende ligger c. <sup>1</sup>/<sub>4</sub> Kml. S. 21° Ø. fra *York Spit* Fyr

En hvid Lanterne vises midlertidig fra Fyrtaarnet, som er under Bygning paa *Wolf Trap Shoal*.

**Savannah river. Georgia.** Det hvide, faste Fyr, *Wingdam* Nr. 13, nedenfor *Elba Island* er slukket.

**Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.**

**Spanien. Valencia-Bugt.** Paa Kap *San Antonio* er oprettet en Signal-Station.

**Italien. Capri.** Den 1ste Juni 1894 forandres Pynt *Carena* Blinkfyr midlertidig til et hvidt, fast Fyr.

**Kap Santa Maria di Leuca.** Paa Kap *Santa Maria di Leuca* er paa *la Guardia* c. 3,000 Alen NV. for Fyrtaarnet oprettet en Signal-Station. Paa Bygningen, som ligger 386 Fod over Vandet, er opført et ottekantet, sort og hvid tærnet Taarn, som er 42 Fod højt. Signalmasten er 45 Fod høj. 39° 48' 39" Nr. Br. 18° 20' 43" Ø. Lgd.

**Tunis. Tebulba** Ved Indløbet til *Fosse de Tebulba* ere følgende Tønder udlagte:

Om Styrbord i 16 Fod Vand en rød Spidstønde. 35° 42' 5" N. Br. 8° 35' 50" Ø. Lgd.

Om Bagbord i 13 Fod Vand en sort Spidstønde 35° 42' 20" N. Br. 8° 35' 50" Ø. Lgd.

I Løbet mellem Tønderne er der 19 Fod Vand.

**Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.**

**St. Lucia. Port Castries.** Vraget, som laa sunket ved *Vigia Point*, paa N.-Siden af Indløbet til *Port Castries*, er søndenslaaet og ikke længer synligt..

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

**Brasilien. Bugten Ilha Grande.** Paa Yderenden af Klippen SV. for Øen *Colombo*, som ligger ved Ø.-Pynten af Indløbet til *Angra dos Reis*, er opført en Baake. Klippen, som ved Lavvande er over Vandet, ligger c. <sup>1</sup>/<sub>3</sub> Kml. NØ. for Øen *Algodon* NØ.-Pynt.

**Sainte-Catherine N.** Paa Ankerpladsen N. for Øen *Sainte-Chatherine* er Dybden aftagen til 24 á 25 Fod mellem Pynt *Magalhaes* og Fort *San Jose*.

**Karantænebestemmelser m. m.**

*Malta.* — Karantænen overfor Skibe fra *Konstantinopel* er ophævet.

*Portugal.* — *Odessa* er erklæret for kolerasmittet og de øvrige russiske Havne i *det Sorte Hav* for mistænkte.

*Brasilien.* — *Lissabon* er erklæret for kolerasmittet og de øvrige portugisiske Havne for mistænkte. Skibe fra *Portugal* underkastes Karantæne ved *Ilha Grande*, før de faa Adgang til nogen brasiliansk Havn.

**ABONNEMENTSPRISEN**

er 1 Kr. 50 Øre pr. Kvartal, foruden Postpengene. Enkelte Numre 20 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 18, St. 11-3 og Holsteinsgade 9, Ø., hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

**AVERTISEMENTSPRIS:**

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

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER FREDAG.

Nr. 38.

Kjøbenhavn, Fredag den 15. Juni 1894.

1. Aarg.

INDHOLD: Nordisk Skibsrederforenings Procesafdeling. — Sø- og Handelsretsdom. — Sølovens § 59. — Svensk Sølovgivning — Fra Sø og Land. — Hyren i Kjøbenhavn. — Havarier og Forlis. — Franske Domme. — Skibsefterretninger. — Fragtberetninger. — Efterretninger for Søfarende.

## Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri, Helsingør,

paatager sig Bygning og Reparationer af Jern- og Staal-, Damp- og Sejlskibe, Dampmaskiner, Kjedler samt Maskinarbejde af enhver Art. — **Tørdok**, 320 engelske Fods Længde i Bunden, samt **Patentslip** for Skibe af **indtil 750 Tons Egenvægt**.

### AXEL E. AAMODT.

18, Kongens Nytorv 18.  
Grundlagt 1857. Telefon 106.  
*Farvetrykte Afficher  
og  
Etiketter.*

Telefon 1268.  
Telegr.-Adr. Nilsson 167.

### Carl Nilsson,

Amaliegade 37,  
Kjøbenhavn K.  
Lager af Olier og Maskin-Artikler.  
**Leverander**  
til de fleste danske Damp-  
skibsselskaber.

### Carbolineum. Creosotolie.

Oskar Borch,  
Gothersgade 158.



isolerings (Kieselguhr, Filt m. m.)  
paa Kjedler, Damprør m. m.

### Cacaopulver,

Kæks, Biscuits, Chocolate,  
Confekt.  
Brødr. Tychsens Fabrikslager,  
Lille Kannikestræde 3, Kjøbenhavn K.

Den anerkjendte

### Originale Rahtjens Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

Martin Nilsson,  
Nyhavn 53, Kjøbenhavn.  
Telefon 120.

## Dækskoste

Dækskoste, 13 Rækker halvtive Piasava	6 Kr.	pr. Dusin.
do. 13 do. fint Piasava ud- mærkede Koste til Spulning af Dækket	8 »	»
Tjærekoste, rene Børster.....	7 » 50	»
Levanger .....	7 »	»
Kosteskafter .....	1 »	»

Alle Sorter Malerpensler anbefales. Ethvert Rederi samt Damp- og Sejlskibsførere vil se deres Fordel ved at købe deres Forbrug af Børstenbinderarbejde direkte hos mig, da jeg fabrikerer det selv. Ingen Specialiteter; som Fagmand udfører jeg alt til Faget henhørende. Telefon Nr. 2625.

### HANS PREHN,

Børstenbinder.

Fabrik for Dæks- og Gadekoste.  
Vesterbrogade 46.

## H. C. Petersen & Co.,

Udstillingsbygningen, Kjøbenhavn V.

Ludwigsbergs Donkey Pumper,  
Pulsometre, Centrifugalpumper,  
samt alle Sorter Pumper og Sprøjter  
i bedste Konstruktioner  
til billige Priser.

### Engelberts originale Olie,

bedste Cylinder-Olie,  
leveres til nedsat Pris.

Mod Efterligninger advares.

De af Toldvæsnet  
anbefalede

### Toldblanketter

ere paa Lager  
hos

### S. Friedlænder,

14 Ved Stranden.

### Ankere & Kjæder,

Tougværk og alle  
Skibs-Inventarier

anbefales fra Lager.

John Forbæch,

St. Annæ Plads 19 & 21.

### A. C. Perchs

Thehandel Eftf..

A. Rosourus Hansen,  
Kronprinsensgade Nr. 5,

grundlagt 1835,

anbefaler ny hjemkommen The  
af udsøgt 1ma Kvalitet.

### Anders Nielsen,

Fredericiagade 27.

### Største Lager

af

☞ Fedevarer.

### C. M. Fønnesbech,

Specialforretning i The.

Fine, kraftige Kvaliteter;

Udsalg: Bøstergade 10. Kjøbenhavn.

# „Dansk Søfartstidende“

begyndte den 1. April et nyt Kvartal. Bladet bringer Artikler om alle i Forbindelse med Skibsfarten og Fiskeriet staaende Forhold og følger alle Bevægelser paa Søfartens Omraade her hjemme og i Udlandet; det bringer ugentlige Beretninger om Fragtforholdene gennem Meddelelser fra London, Liverpool, Newcastle o/ Tyne, Lübeck, New-York og Kjøbenhavn; det indeholder Søkortarkivets „Efterretninger for Søfarende“.

„Dansk Søfartstidende“ bringer en ugentlig Oversigt over danske Skibes Bevægelser, støttet paa Meddelelser fra de fleste danske Damp- og Sejlskibs-Rederier; endvidere udførlige Meddelelser om Nybygninger, Havarier, Forlis. Det bringer en ugentlig Beretning om Forhyringsforholdene, maanedlige Meddelelser om Fiskeexporten og Fiskehandelen, Oversigt over de meteorologiske Forhold m. m. m.

„Dansk Søfartstidende“, Organ for Søfarten og Fiskeriet, fremtræder tillige som Efterretningsorgan for Skibsfarten og bringer gennem sine talrige Forbindelser i Ind- og Udland udførlige og paalidelige Meddelelser om alle Søfartsforhold.

Abonnement for April Kvartal 1894 à 1 Kr. 50 Øre foruden Postpenge, tegnes paa alle kgl. Postkontorer og Brevsamlingssteder, i alm. dansk Skibsførerforenings Kontor, St. Annæ Plads 13, K, fra 11—3, i Redaktionen, Holsteinsgade 9, Ø, og hos Fuldmægtig Westrup i det forenede Dampskibsselskabs Skibsinspektion. Dansk Søfartstidende egner sig fortrinligt til Annoncer, der ønskes udbredte i alle Søfartskredse i Ind- og Udland.

Annoncer modtages ovennævnte tre Steder og i Triers Bogtrykkeri, Bredgade 32, K.

## Galle & Jessens

oljefri, rene Poudre

## Cacao uden Sukker

kan særlig anbefales

til Skibsbrug.

## N. Chr. Rønnes

Skibssnedkeri.

— Grundlagt 1834. —

St. Annægade 3.

Kjøbenhavn C.

## E. Husted & Co.

Merchants & Ship Brokers,  
Newcastle on Tyne.

Telegrams: Husted.

SABROE's MAVEBITTER  
tilberedt af J. Chr. Sabroe,  
Randers, prisbelønnet paa de  
største Udstillinger, udbredt  
over hele Verden, er kun  
ægte naar

Firmaet: J. Chr. Sabroe  
findes i Etiketten og ind-  
brændt i Proppen.  
Hoveddepot i Kjøbenhavn hos:  
Herrer K. J. Grønbeck & Co.  
St. Kongensgade 40.

## C. F. Schlüter,

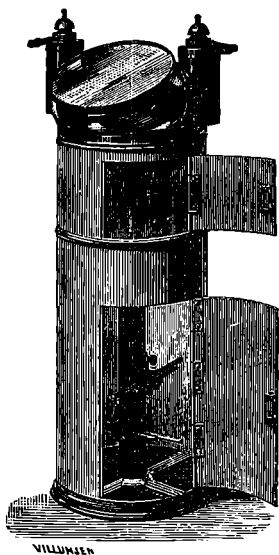
teknisk Maskin- og Skibshandel.

Grundlagt 1857.

Kjøbenhavn. 26, Peder Skramsgade, K.

Import og Export-Lager til en gros Priser  
af Maskin- og Cylinderolier og Alt til  
Sømaskiner henhørende.

## Cornelius Knudsens Etabl.,



37. Kjøbmagergade Kjøbenhavn.  
Patent Multiplicator, Kompasser,  
Sprit- og Baadskompasser,  
Patent Tidsglas, Saltmaalere.  
Sextanter og Oktanter.  
Kaptejn Rungs  
Universal-Bathometer.  
Logge og Loddemaskiner.  
Dybhavsthermometre  
med Vendeapparat.  
Barometre, Thermometre, Manometre.  
Indicatorer. Tegnebestikker.  
Parallelinealer.  
Marinekikkerter.  
Complete Dykkerdragter  
Premierløjnant Clausens  
Patent Universal Deflektor.  
Reparationer udføres med Omhu.

## Staaltraadstovværk

i alle Kvaliteter og Konstruktioner for Transmissioner, Hejse-  
værker, Kraner, Tovbaner etc.

Galvaniseret Jern- og Staaltraadstovværk, Galvaniserede  
Staaltraads Trosser og Kabler samt Liner til Skibsbrug,  
Lynafledertovværk af Jern og Kobber, Staaltraadsliner til elek-  
triske Buelamper, Transmissions-Tov af Hamp, Manila og  
Bomuld, Transmissions Tov- og Snoreskiver, Patent-Laase og  
Patent-Smørelse for Staaltraadstovværk etc. leveres fra

KABELFABRIK, LANDSBERG a/W.

ved Repræsentanten for Danmark

WM. GOTTSCHALCH

Niels Juelsgade Nr. 1,

Kjøbenhavn K.

## Helsingborgs Varfs Aktiebolag

(Helsingborg, Sverige)

utför nybyggnader, reparationer och bottenmålning af jern- och  
träfartyg; för ständigt lager af allt härtill hörande.

Torrdocka 290 × 50 × 15 fot. Hammens djup 22 fot.

Under byggnad och till salu en tremast-stålskonert 250 Reg.  
tons, lastar 500 tons D. W. på 11 fots djupgående.

Telegrafadress. Varfsbolaget.

## Ny Carlsberg Øl

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

Bryggeriets Aftapningsanstalt: Pileallé 5.

Depot: Toldbodgade 14.

## Nordisk Skibsrederforenings Procesafdeling.

Foreningens Cirkulære for indeværende Maaned indeholder Lovene for den paa Generalforsamlingen i Gøteborg oprettede Procesafdeling og ledsager dem med følgende Bemærkninger:

»Efter nogen Debat blev man enig om at blive staaende ved Benævnelsen »Procesafdeling«, fordi det var vanskeligt at finde nogen bedre. Betegnelsen er maaske mindre heldig, fordi den, med Urette, kunde opfattes som et Udtryk for en særlig Trættekærhed indenfor Rederstanden. Dette er langt fra Mening. Rederstanden er ikke mere stridbar end nogen anden Stand, men Sagen er den, at Bedriftens ejendommelige Natur nødvendigvis medfører, at der bliver rig Anledning til vanskelige og indviklede Situationer, tvivlsomme Retsspørgsmaal, modstridende Fortolkninger af Kontrakter o. s. v. Det er ofte paa Forhaand uvist, hvilket Lands Domstole der i Tilfælde af Proces kommer til at fortolke Certepartier og Konnossementer, og desværre er disse Dokumenter i Reglen langt fra affattede paa en saadan Maade, at Tvivl udelukkes. Heri ligger den væsentligste Grund til de hyppige Tvistigheder mellem Redere og dem, der i forskellige Egen-skaber, som Befragtere, Ladningsmodtagere o. s. v. har med Skibet og Ladningen at gøre. Selv om efterhaanden noget større Ensartethed opnaas, og mere Omhu anvendes ved Udarbejdelsen af disse Dokumenter, saa at de kommer til at fremtræde i en fastere Form og med et klarere Indhold, vil der dog stadig blive Stof nok til Disputer; thi kun en ringe Del af de Situationer, der kan indtræde, og de Spørgsmaal, der kan opstaa, er det muligt paa Forhaand at træffe kontraktmæssig Aftale om. Hertil kommer, at der vel næppe er nogen Bedrift, der som Skibsfarten er udsat for uberettigede Paastande af alle Arter og under de forskellige Former — særlig under vanskelige Fragtforhold, hvor den Modstand, der kan ydes, nødvendigvis bliver svagere. Skal den enkelte Reder her alene stole paa sig selv, vil han ofte komme til at trække det korteste Straa. Det var jo ogsaa derfor, at Skibsrederforeningen i sin Tid blev oprettet. Dens Arbejde hidtil har væsentligt bestaaet i en haardnakket Kamp mod alle mulige uberettigede Fordringer paa Skibene — enten det nu har været i Form af dristige »Kutymr«, der vilde paalægge Skibet Forpligtelser, som efter sin Natur hverken kan eller bør paahvile det, eller det har været Nægtelse af at betale kontraktmæssige Overliggedagspenge, eller det har været uberettigede Afkortninger paa Fragten og Erstatningskrav under Paaskud af, at Lasten ikke er blevet leveret efter Konnossementet, eller at den er bleven beskadiget ved Fejl og Forsømmelse fra Skibets Side o. s. v. o. s. v. Enhver, der paa nært Hold har fulgt Foreningens Virksomhed, vil indrømme at man stadig, naar Sagens Beskaffenhed har givet Anledning dertil, har søgt at jævne de modstridende Anskuelser og derved opnaa en mindelig Ordning, som alle Parter har kunnet være tjent med. Men der har naturligvis ogsaa været saadanne Tilfælde, hvor en mindelig Ordning ikke har kunnet istandbringes, eller som har været af en saadan Natur, at en skarp Optræden og bestemt Hævdelse af Rederens fulde Ret har været absolut nødvendig, om ikke Foreningen skulde skade den Autoritet og Anseelse, som

det frem for alt gælder at bevare. Det er saadanne Tilfælde, der har skabt Trangen til Oprettelse af en Procesafdeling; thi Foreningens Love hjemler den ikke Adgang til for egen Regning at udfægte saadanne Sager eller yde pekuniær Støtte undtagen i ganske enkelte Tilfælde, naar det har drejet sig om vigtige Principspørgsmaal. Men Foreningen bør ikke, naar Sagen engang er overdraget til den, være afhængig af, om Rederiet mener at kunne staa sig ved at udfægte den eller ej. Har Foreningen først taget sig af Sagen, maa den, om nødvendigt, tage Skridtet fuldtud, og ikke lade økonomiske Betragtninger være afgørende. Man vil naturligvis, som hidtil, altid først søge at faa Disputerne bilagt ved en mindelig Ordning. Processer er ikke Afdelingens Formaal, men kun det Middel, som man i Nødsfald vil gribe til. Disse Bemærkninger forklarer Afdelingens Oprettelse og dens Navn.

Som man vil se af Lovene kan ingen blive Medlem af Afdelingen uden tillige at være Medlem af Hovedforeningen. Bidraget til denne er 5 Øre pr. Ton om Aaret (Minimum pr. Fartøj Kr. 5,00). Bidraget til Afdelingen er, foruden en Indtegningsafgift af 2 Øre pr. Ton et aarligt Kontingent, ligeledes af 2 Øre pr. Ton. Skulde yderligere Bidrag blive nødvendige til Dækning af Afdelingens Udgifter (hvorved bemærkes, at der ifølge § 9 tilbageholdes 5 % af indkasserede Liggedagspenge, som altsaa kommer Afdelingen til gode), er Bestyrelsen berettiget til at indkalde Tilskud af Medlemmerne, dog ikke mere end 2 Øre pr. Reg.-Tons for et enkelt Kalenderaar.

Man vilde sætte Pris paa, om de Redere, der ønsker at indtræde i Afdelingen, *snarest* vilde indsende Indmeldelsesblanketterne i udfyldt og underskrevet Stand.

Opmærksomheden henledes dernæst paa, at jo større Tonnage, der indmeldes, desto mindre bliver det Bidrag, som i Nødsfald skal udlignes over de indmeldte Fartøjer. Kontingenter og muligt Tilskud beregnes for Dampskibe af Brutto- og for Sejlskibe af Netto-Register-Tonnagen.

### Procesafdelingens Love lyde saaledes:

§ 1. Denne Afdeling befatter sig kun med Tvistigheder, der opstaaer i Anledning af Certepartier og Konnossementer, saasom Fordringer paa Fragt, Dødfragt og Liggedagspenge m. m. enten i Hjemlandet eller i Udlandet.

§ 2. Den besøger Søgemaal eller Forsvar for Retten og udreder de med Processen forbundne Omkostninger, dog kun forsaa vidt Sagen tabes. Vindes den, erlægges vedkommende Medlem de paaløbne Omkostninger, forsaa vidt de kunne dækkes ved det vundne Udbytte.

§ 3. Alle andre Udgifter i Sagen end de, som forvoldes ved Sagsanlæg eller Forsvar og Procedure, er Afdelingen uvedkommende. Saaledes erstatter den intet Beløb, som et Medlem maatte blive idømt at betale Modparten eller Trediemand.

§ 4. Bestyrelsen (deri indbefattet Bestyreren) afgør, naar Afdelingen kan træde i Virksomhed. Forinden saadan Bestemmelse tages, bør dog være indtegnet 250,000 Tons, med mindre særegne Omstændigheder maatte gøre det tilraadeligt at lade den begynde tidligere.

Ved Indtegningen erlægges for hvert Skib 2 Øre pr. Reg.

Ton, som kun tilbagebetales, hvis Afdelingen ikke kommer til at træde i Virksomhed.

§ 5. Ingen Proces kan for Afdelingens Regning paa-begyndes uden Bestyrelsens Samtykke. I Tilfælde af Meningsforskell inden Bestyrelsen afgøres Sagen ved Stemmefflerhed. Bestyreren er stemmeberettiget. Processerne ledes af Foreningen eller af dens Sagførere, — med Ret til at afslutte mindelig Overenskomst eller Retsforlig, dog efter Omstændighederne under Samraad med vedkommende Medlem. For- saavidt Medlemmet ikke er enigt i, at Sagen ordnes gennem Overenskomst eller Retsforlig, er Foreningen berettiget til at frasige sig videre Befatning med Sagen, og paaligger det da Vedkommende at refundere Foreningen de hafte Udgifter og Omkostninger.

§ 6. Ethvert Medlem, der ønsker Afdelingens Bistand, har at indsende en skriftlig Fremstilling af sin Sag, som da vil blive underkastet juridisk Bedømmelse for Afdelingens Regning. I Tilfælde af bevislig falsk Fremstilling skal Foreningen have fuld Regres for alle paadragne Udgifter.

§ 7. Foruden Indtegningsafgift efter § 4 har Afdelingens Medlemmer at erlægge Aarskontingent med 2 Øre pr. Reg. Ton af indtegnede Skibe pr. Kalenderaar.

Skulde Afdelingens Indtægter ikke strække til for at dække dens Udgifter, er Bestyrelsen berettiget til at indkalde Tilskud af Medlemmerne, dog ikke mere end 2 Øre pr. Reg. Ton for et enkelt Kalenderaar. Tilskudet forfalder til Indbetaling en Maaned efter Indkaldelsens Datum. Regnskabet opgøres hvert Kalenderaar, saaledes at Bestyrelsen, om ikke alle Sager, vedkommende det forløbne Aar er opgjort inden nærmest paafølgende April Maaned, til Udgifter ved disse kan afsætte et Beløb efter Skøn.

§ 8. Aarskontingent og Tilskud for Aaret har Medlemmerne at betale for hvert indtegnet Skib, uanset hvor lang eller kort Tid i Kalenderaaret Skibet har været indtegnet. Ved Forlis og ved Salg udgaar Skibet. Ny Ejer maa altsaa, om han ønsker Forholdet fortsat, forny Indtegningen.

§ 9. Erholdes ved Afdelingens Mellekomst Liggedagspenge enten ved Rettergang eller ved mindelig Overenskomst, tilbageholder Afdelingen foruden Omkostningerne 5 pCt. af det erholdte Beløb, hvilke 5 pCt. tilfalder Procesfondet.

§ 10. Ingen kan blive Medlem af denne Afdeling, med mindre han tillige er Medlem af Nordisk Skibsrederforening. Indmeldelse til Afdelingen kan i Tilfælde forelægges Bestyrelsen til Afgørelse og kan efter Omstændighederne af denne afvises.

§ 11. Undlader et Medlem at indbetale i rette Tid, hvad han som saadant har at udrede, forspilder han sin Ret som Afdelingens Medlem og kan sagsøges for det skyldige Bidrag.

§ 12. Medlem, der ønsker at udtræde af Afdelingen for Skib eller Skibe, har at indsende til Foreningen skriftlig Meddelelse inden hvert Aars første November, og saadanne Medlemmer ophører da fra følgende Kalenderaars Begyndelse for vedkommende Skib eller Skibe at være Medlem af denne Afdeling. Er Proces indledet for Skibet før Udmeldelsen, bliver denne uden Betydning, før Processen er afsluttet.

§ 13. Opstaar Dissens imellem Bestyrelsen og et Medlem af denne Afdeling, skal Sagen afgøres ved Voldgift paa det Sted, hvor Foreningen har sit Hovedsæde. Medlemmet og Foreningen har hver for sig at udnævne en Voldgiftsmand. Forsømmer eller nægter nogen af Parterne at foretage de nødvendige Skridt i denne Anledning inden 14 Dage efter Varsel, har den anden Part at udnævne begge Voldgiftsmænd. I ethvert Tilfælde udnævner de 2 valgte en 3die Voldgiftsmand, i fornødent Fald efter Lodtrækning, og de 3 Mænd afgør Sagen endeligt med bindende Virkning for begge Parter. Til Sagens skriftlige Fremstilling for Voldgiftsmændene har Parterne 14 Dage, efter at Valget er foregaaet.

§ 14. Medlem af Bestyrelsen kan ikke stemme i sin egen Sag.

§ 15. Sager om Ansvar, som falder Assurandøren til Last, overtages ikke af Afdelingen.

§ 16. Medlemmerne af denne Afdeling erholder hvert Aar Aftryk af Regnskabet tilstillet.

§ 17. Sager af almindelig Betydning for Afdelingen afgøres af dennes Medlemmer efter de i Hovedforeningens Love indeholdte Stemmeretsregler. Lovforandring kan dog kun foretages af Nordisk Skibrederforenings Medlemmer efter dennes Love.

## Sø- og Handelsretsdom.

Dom, afsagt den 27. Maj 1894, angaaende. Overliggedagspenge.

En Præstø-Skipper havde med et herværende Firma oprettet Certeparti, hvorefter han uopholdelig skulde indtage 1100 Centner Byg og afsejle dermed til Præstø for en Fragt af 20 Øre for hvert udlosset 100 Pd. Til Udlosning i Præstø stipuleredes 3 Arbejdsdage, og for hver Dag derudover 20 Kr. i Overliggedagspenge.

Da Bygget ikke kunde faas frem fra den Damper, fra hvilken Skipperen skulde have den, før andet Gods var udlosset, maatte Skipperen vente et Par Dage, efter at have meldt klar, før han fik Ladning, og forlangte derfor Overliggedagspenge for disse.

Efter nogen Forhandling frafaldt han dog igen dette Krav, mod at til Gengæld Befragterne forpligtede sig til at skaffe den indtagne Ladning suppleret med, hvad Skibet endnu kunde indtage af Byg, til samme Fragt som ovennævnt.

Befragterne skaffede nu ogsaa saadan Restladning, men fra et andet Skib og ligeledes først efter nogle Dages Ophold, der forløb med at vente paa andet Gods Udladning. Efter Indladningen forløb yderligere nogle Dage med Disputer om Overliggedagspenge, idet Befragterne ikke vilde anerkende Skipperens Krav paa saadanne.

Det gav Anledning til nærværende Sag, under hvilken Skipperen principalt forlangte Overliggedagspenge baade for det første og det andet Ophold, og beregnet efter 20 Kr. pr. Dag som ved Udlosningen vedtaget.

Retten erklærede imidlertid, at da Skipperen havde renonceret paa Overliggedagspenge for det første Ophold, mod at faa yderligere Ladning, og han virkelig havde faaet saadan, og havde faaet Fragten derfor betalt, maatte dette Overliggedagskrav i hvert Fald være bortfaldet.

Hvad dernæst det andet Ophold angik, saa havde Skipperen ikke bevist, at der ogsaa med Hensyn til Restladningen var truffet samme Bestemmelse som ved den oprindelige Ladning, nemlig at Indladningen skulde være uopholdelig (og fra samme Skib). Som Følge deraf maatte man holde sig til Sølovens almindelige Regler for Liggedagenes Antal, og herefter forelaa der ingen Forhaling fra Befragternes Side, idet det stedfundne Ophold ikke overskred det Antal Dage, man efter en Beregning paa Basis af Sølovens § 119 vilde komme til. Følgelig frifandtes Befragterne. Sagens Omkostninger ophævedes.

E. T.

## Sølovens § 59.

I Norge har, if. N. S., Justitskomiteen nu afgivet følgende Indstilling angaaende et af Bestyrelsen for Norsk Skibsførerforening fremsat og af Repræsentanterne G. Knudsen, J. Olsen m. fl. vedtaget Forslag:

Til Odelstinget.

Første Afsnit af § 59 i Lov om Søfarten af 20. Juli 1893 lyder saaledes:

»Skibsføreren er pligtig til at erstatte al Skade, som paaføres Rederen eller Ladningsejeren ved Svig, Forsømmelse

eller Uagtsomhed i Opfyldelsen af de Pligter, der paahviler ham overfor dem. At han har handlet efter Ordre fritager ham ikke for Ansvar undtagen overfor den, som har givet Ordren. Om end Beslutningen er fattet i Skibraad, er han selv ansvarlig for de Foranstaltninger, der træffes.»

I dette Afsnit foreslaas nu foretaget den Forandring, at der foran Ordet »Uagtsomhed« indskydes Ordet »grov.«

Forslaget er indgivet i Henhold til Beslutning fattet paa Norsk Skibsførerforenings Generalforsamling og er støttet ved Udtalelser fra et Flertal af Lokalforeninger. Det begrundes ved, at det nævnte Afsnit, saaledes som det nu er affattet, lægger et utilbørligt vidtgaaende Ansvar paa Skibsføreren.

Komiteen kan ikke give Forslaget sin Tilslutning. Den i den nye Søfartslov § 59 for Skibsførere opstillede Ansvarsregel er den samme, som opstilles i Søfartsloven af 24de Marts 1860 (se dens § 65) saavel som i alle fremmede Solove, ligesom den stemmer med den almindelige, paa alle Civilrettens Felter gældende Erstatningslære. At fritage vore Skibsførere for at erstatte Skade, forvoldt ved deres Uagtsomhed, naar Uagtsomheden kun ikke er grov, vilde derfor være at sætte dem i en gunstigere Stilling end de før havde, og en gunstigere Stilling end Skibsførere i andre Lande og andre Borgere i vort eget Land. Netop for at gøre det saameget klarere, at den nye Søfartslov ikke tilsigtede at indføre nogen Skærpe i den ældre Søfartslovs Ansvarsregel, bevirkede nærværende Komite det i den kongelige Lovproposition brugte Udtryk »Fejl eller Forsømmelser« ombyttet med det nu i Loven benyttede »Svig, Forsømmelse eller Uagtsomhed.« Det er kun i et enkelt Punkt, den nye Søfartslov tilsyneladende er strengere end den ældre, det er med Hensyn til Beslutninger fattede i overhængende Fare. I Henseende til Ansvar for saadanne Beslutninger bestemmer den ældre Søfartslovs § 72, at Skibsføreren skal være ansvarsfri, naar han har handlet efter bedste Overbevisning, og ikke gjort sig skyldig i grov Uagtsomhed. Den nye Søfartslov indeholder ingen tilsvarende Bestemmelse. Men dette medfører dog ikke nogen virkelig Forskel. Det følger af almindelige Retsgrundsætninger, at den Agtsomhedsgrad, som fordres, er forskellig efter de Omstændigheder, hvorunder der handles; hvad der under sædvanlige, dagligdags Forhold vilde stemples som en Uagtsomhed, der paadrog Erstatningsansvar, vil ikke blive betragtet saaledes, naar der ikke har været levnet Tid til roligt Overlæg, eller naar Forholdene forøvrigt har været af den Beskaffenhed, at det har været vanskeligt at beregne Handlingens Følger. At det ikke har været Hensigten i det her omhandlede Punkt at give en ny og strengere Regel, fremgaar ikke alene af Sølovskommissionens Motiver paa det ovenanførte Sted, men ogsaa af et Par Specialbestemmelser i Loven, hvor der netop gøres Anvendelse af den ældre Regel (se Lovens § 191 andet Afsnit, § 194 andet Afsnit og § 220 tredje Afsnit.)

I Henhold til det anførte indstiller Komiteen til Odels-tinget at fatte saadan

#### Beslutning:

Det af Bestyrelsen for Norsk Skibsførerforening fremsatte og af Repræsentanterne Gunnar Knudsen, Julius Olsen m. fl. vedtagne Forslag til Lov om Forandring i Lov om Søfarten af 20. Juli 1893 § 59 bifaldes ikke.

## Svensk Sølovgivning.

Tvende Love vedrørende Søretten ere under 25. Maj blevne sanktionerede i svensk Statsraad. Den ene angaar Forandring i Sølovens § 227 og lyder saaledes: »Har befålhavare, redare eller lastegare, medan nöden ännu

varade, med bergarna öfverenskommit om viss bergarelön, ege ändock den, som skall utgifva bergarelönen, att, der det betingade beloppet betydligt öfverstiger hvad skäligt är, vid domstol deri erhålla jemkning; instämme dock, der bergarelönen jemväl guldits, medan nöden ännu varade, klander inom sex månadar, efter det betalning erlades, eller hafve förlorat sin talan. Innefattade öfverenskommelsen, att bergarelönens belopp skulle bestämmas af skiljemän eller på annat dylikt sätt, vare det aftal ej bindande för den, som skall utgifva bergarelönen, der han inom fjorton dagar efter det öfverenskommelsen slöts hos bergarne uppsäger aftalet.« — Loven träder i Kraft den 1. Juli d. A.

Idet der angaaende denne Lovforandrings Oprindelse henvises til »Dansk Søfarstidende« Nr. 5, skal her fremhæves, at svensk og dansk § 227 altsaa nu stemme overens i Slutningsbestemmelsen om Betingelserne for Opsigelse af Overenskomst om Voldgift. Derimod er Forholdet mellem dansk og svensk Lov, for saa vidt første Punktum angaar, nu ligesom hidtil dette, at efter dansk Lov den bjergede maa gøre Indsigelser inden to Maaneder ved at bringe Spørgsmaalet om Bjergelønnen for Retten; i modsat Fald staaer Bjergelønnen fast; derimod har svensk Ret ingen tilsvarende Tidsgrænse, hvorfor Bjergeren ikke ved at vente en vis Tid med at kræve Bjergelønnen kan opnaa, at Indsigelse nu ikke længer kan rejses. Men er Bjergelønnen betalt under Nødtilstand, kan den efter svensk Lov eventuelt faas tilbage, nara Sag anlægges i Løbet af sex Maaneder efter Betalingen; i dette Tilfælde kan derimod Tilbagesøgning efter dansk Ret slet ikke ske, medmindre de almindelige Retsregler (om Kondiktion) hjemle saadant (jfr. Ordene »den som skal betale samme« i dansk § 227). I begge disse Tilfælde er altsaa svensk Ret gunstigere for den Skibbrudne.

Den anden Lov af s. D. angaar svenske Domstoles Forpligtelse til at optage Søforklaring af udenlandske Skibsbesætninger samt til Undersøgelse af Søulykker, som tilstøde fremmede Skibe. Denne Lovs § 1 foreskriver, at Retten ogsaa er pligtig til at optage Søforklaring, naar sligt begæres af Kaptajnen paa et ikke-svensk eller ikke-norsk Fartøj, og § 2, at den i svenske Sølovs § 317 omhandlede Undersøgelse angaaende Oprindelsen til indtraadt Søskade, hvilken Undersøgelse det paahviler Retten at anstille i Forbindelse med Optagelse af Søforklaring, ogsaa skal foretages med andre end svensk-norske Fartøjer, for saa vidt der herom indgaas traktatmæssig Overenskomst mellem Sverrig og vedkommende Stat under Forudsætning af Gensidighed. Hidtil har man nemlig ikke anset disse Regler for anvendelige paa andre end svensk-norske Skibe.

I. H.

## Fra Sø og Land.

Dampskibet »Hernösand«, bygget for Regning Hrr. H. M. Gehrrens i Hamburg, løb Dags Eftermiddag Kl. 2 af Stabelen fra Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri.

Skibet, der er bygget helt af Staal til Bureau Veritas højeste Klasse, »special survey«, er 223' 6" langt i Hoveddækket, 32' 10 $\frac{1}{2}$ " bredt og 14' 11 $\frac{1}{2}$ " dybt i Rummet og



bliver forsynet med Triple Ekspansionsmaskine med Overflade Kondensation af 600 indicerede Hestes Kraft.

Paa den ledige Bedding lægges Kølen til en Fragtdamper til Dampskibsselskabet »Dannebrog« i Kjøbenhavn.

Manchester Skibskanalen. Vandets Tilstand i denne Kanal har givet Anledning til en Skrivelse af 25 Maj fra Lord Egerton af Tatton til Sir John Hibbert, hvilken Skrivelse senere er fremlagt i et Møde af »Mersey and Irwell Joint Committee« (der øjensynlig fungerer som Sundhedskommission). I Brevet hentydes til en nyelig afgiven Beretning fra det kommunale Raads Tilsynshavende, men da denne Beretning fremtræder som »fortrolig«, kunde Brevets Forfatter ikke ligefrem citere den. Imidlertid vare de i den beskrevne Fakta af saadan Beskaffenhed, at de afskrækkede Dronningen fra at foretage den paatænkte Sejlads paa Kanalen fra Irlam til Manchester. »His lordship« anmodede om, at Komiteen vilde gaa frem efter Lovens strengeste Bydende, for saa hurtigt som muligt at fjerne dette Onde, hvorover man saa længe havde beklaget sig.

Komiteen instruerede sin Sekretær om at forsikre Lord Egerton om, at den anstrængte sig af yderste Evne for at haandhæve Sundhedsregulativerne (the Anti-Pollution Acts).

Ved Manchesters Byraads Møde forrige Onsdag erklærede Næstformanden for »The Ship Canal Board«, at man maatte vente et Underskud af Kanal-Foretaget paa £ 146,000 i December 1895, og at man rimeligvis vilde have at gøre Udvej for Penge for at kunne betale Rente af Obligationerne i 1896, hvilket kunde nødvendiggøre en Paaligning af over 1 s. 6 d. paa Pundet. (Tim. W.)

Board of Trade har fra den danske Konge modtaget en Sølvmedaille til Formanden for Redningsbaaden »Albert Edward« af Clacton, i Anledning af den danske Skonnert St. Alexei Stranding paa Buxey Sands d. 4. Januar, samt et Beløb af £ 10 til Fordeling mellem Mandskabet.

Fra Nexø skrives til os: Det tegner dog til, at Dokken i Nexø vil blive søgt, thi der har været flere Sejl- og Dampskibe i Dok der i dette Foraar. Nu gaar det ene Skib ud og det andet ind i Dokken. For faa Dage siden udgik af Dokken Dampskibet Baltic af Karlskrona og straks efter gik Damper M. Knudsen ind i den, og flere svenske Dampbaade have anmeldt deres Ankomst hertil, for at gaa i Dok.

Den Besparelse, der er ved at søge Dokken i Nexø, vinder Anerkendelse hos Skibsrederne paa flere Steder, thi Arbejds-lønnen for Malerarbejde og Maskin- og Jernarbejde er lav her i Nexø.

Saa godt med Sild, (større og federe end i de foregaaende Aar), har der ikke været i mange Aar paa Østkysten af Bornholm, men Prisen er billig og det kniber med at faa Afsætning for dem. Der er de Dage, hvor Fiskerne ikke kan tage ud paa Fangst, fordi der ikke er Afsætning for den.

Lystsejlad. Ved Kjøbenhavns Amatør-Sejlkлубs Handikapsejlad til Humlebæk i Lørdags blev af 1 Kl. Fartøjer Gnisten Nr. 1 i 2 T. 32 M. 19 S., Toke Nr. 2 i 2 T. 40 M. 55 S., Albatros Nr. 3 i 2 T. 41 M. 49 S. Af 2 Kl. Fartøjer kom Klubbens Baade Aage først ind i 2 T. 32 M. 39 S., efterfulgt af Let i 2 T. 36 M. 58 S. og Axel i 2 T. 37 M. 20 S. — Ved Kapsejladen rundt Hveen om Søndagen, der forløb under de gunstigste Vejrforhold, vare Resultaterne følgende: I 1 Løb: Else Nr. 1 med en Præmietid af 4 T. 45 M. 46 S., Albatros Nr. 2 i 4 T. 57 M. 14 S. I 2 Løb: Let Nr. 1 i 4 T. 46 M. 42 S. Rap Nr. 2. — I 3 Løb: Erik Nr. 1 i 4 T. 54 M. 50 S. Derefter fulgte Axel.

I Shipping Gazette findes optaget et Uddrag af den

af Firmaet C. K. Hansen her i Byen for nylig udgivne Brochure om »Nord-Østersø-Kanalen og Kjøbenhavns Frihavn«.

Fiskeriinspektions-skibet Grønsund, Kapt. Schultz, har konvojeret de engelske Damptrawlere Agate og Cineraria til Esbjerg; de vare antrufne paa dansk Søterritorium.

Konsulater. N. K. Torkildsen er bleven dansk Vicekonsul i Skien; E. Forum i Pensacola dansk Vicekonsul for Staden Florida under Konsulatet i New-Orleans; Grosserer Alfred Christensen af Kjøbenhavn Konsularagent i Helsingør for de Forenede Stater af Amerika; von Prollius tysk Vicekonsul i Kjøbenhavn og R. Warneford dansk Vicekonsul under Konsulatet paa Antigua.

Svensk-norsk Konsul for Mozambique J. Bang er udnævnt til kgl. Konsul i Lorenzo Marques.

Der er tildelt Generalkonsul H. Martens Eksekvatur som tysk Konsul i Kjøbenhavn.

Grosserersocietetets Komité har fra Udenrigsministeriet modtaget følgende Indberetning fra det kgl. Generalkonsulat i Hull, dateret Hull, 23de April: I Generalkonsulatets Aarsberetning for 1893 henleddes Opmærksomheden paa, at »Hull Dock Company«s System var blevet købt af »The North Eastern Railway Company«. I Anledning heraf har jeg den Ære at indberette, at den nye Bestyrelse i Dag har bekendtgjort, at Dokafgiften fra 1ste Maj d. A. nedsættes til den af Hull og Barnsley Dokkompagni fulgte Tarif. Den samme Bekendtgørelse indeholder Meddelelse om en Forandring af Beregningsmaaden med Hensyn til Dokafgifter ved Tyne Dok (Newcastle), hvilken Bestemmelse ogsaa træder i Kraft den 1ste Maj.

Brændevinshandelen mellem Fiskerne i Nord-søen uden for Søterritorierne. Under 23de Maj er fra Indenrigsministeriet udgaaet en Bekendtgørelse om Stadfæstelse af en i Haag den 16de November 1887 mellem Danmark, Tydskland, Belgien, Frankrig, Storbritannien og Nederlandene afsluttet Overenskomst til Forebyggelse af de Misligheder, som Brændevinshandelen foraarsager mellem Fiskerne i Nord-søen uden for Søterritorierne.

Sulina-Kanalen, der er anlagt af den internationale Donau-Kommission, og som sikkert vil faa megen Betydning for Skibsfarten paa Donau, er nu aabnet.

Manchester-Kanalen. Det nye »Manchester Steam Navigation Company« paatænker at anbringe 12 Dampere paa Kanalen, repræsenterende c 50,000 Tons Bæreevne for Handlen med Indien, Middelhavet, Syd-Amerika og de Forenede Stater. Dette vilde for Trafiken paa Kanalen repræsentere 400,000 Tons aarlig og en Forøgelse af £ 120,000 i Kanal-Selskabets Indtægter, ikke at tale om Arbejds-løn etc.

Skonnert Allegro af Risør har 27de Maj i Nordsøen bjerget Besætningen, 5 Mand, af Skonnert Harmoni af Emden, som blev truffen synkefærdig. De Reddede landsattes i Søndags i Fornæs, som Allegro passerede paa Rejse til Nakskov.

Der er nu opnaaet Enighed om Dampfærgeforbindelsen Kjøbenhavn—Malmø. I Malmø anlægges et Dampfærge-Leje med Spor til Jernbanestationen, og her i Byen benyttes det i Frihavnen anlagte Leje. Færgerne anskaffes af de danske Statsbaner og Farten vil forhaabentlig kunne begynde til næste Sommer.

En Undersøgelse blev i April anstillet i Anledning af Damperen »Sir John Hawkins« totale Forlis, hvorved 27 Mennesker omkom. En Beretning om denne Undersøgelse er nu blevet offentliggjort af »Board of Trade«. »Sir John Hawkins« forlod Marianople den 23de Oktober 1893 for at gaa til Liverpool, under Kommando af Kaptajn John Godfree. Skibet havde fra nyt af kostet £ 28,750 og var nu vurderet til og assureret for £ 29,000, Fragten var assureret for £ 2000, og Assurancepræmierne beløb sig til £ 1,400. Det var i god og sødygtig Stand forsaa vidt angik Skrog og Maskine, hvorimod det efter »Board of Trade«s Tilsynsmænds Mening i ladet Tilstand ikke havde tilstrækkelig Stabilitet. Tilsynsmændene vare tilbøjelige til at tro, at Skibet, eftersom det maatte have stødt paa meget haardt Vejr i den biskayiske Bugt, var krænget over i et Hjørne uden hurtig at kunne komme paa ret Køl igen, at Ladningen i Mellemdækkene derved havde forskudt sig, at Skibet derefter havde ophørt at lystre Roret og tilsidst var sunket. (Times Weekly).

»Board of Trade« har modtaget Sølvmedailler, skænkede af den norske Regering, til James Newton og Ernest Watts af Seaton, Devonshire, der have reddet 15 Mand af Besætningerne paa den norske Bark »Ran« af Christianssand og den norske Damper »Edison« af Bergen, der kolliderede udfor Portland afvigte 10de Januar. (Tim. W.).

Messrs. Worms, Josse & Co.s Kontorer i Port Said bleve forrige Fredag angrebne af omtrent 400 strikende Kuldragere, der kastede Stene mod Bygningen, hvori nogle af de Mænd, der vare vedblevne at arbejde, havde søgt Tilflugt. Politiet angreb Mængden med Bajonetten og drev den paa Flugt. Flere af Urostifterne bleve saarede. Striken er nu endt.

Et Telegram fra New-York meddeler, at »The Persian Monark«, der strandede paa Long Island i Begyndelsen af Maj, er blevet solgt ved Auktion for Doll. 19,500 til det Bjergningselskab, der bragte Skibet flot.

Det er beregnet, at Fuldførelsen af den paatænkte Brüssel-Kanal vil tage fulde 5 Aar og koste 34½ Mill. Francs. Borgmesteren har opfordret Regeringen til at bidrage med 8 Millioner til Foretagendet.

Hjuldampskibet »Hermod«, der i 1864 byggedes hos det daværende Firma Baumgarten & Burmeister, er nu kasseret af de danske Statsbaner og sælges ved Auktion paa Lørdag i næste Uge.

Som tidligere meddelt afsendtes herfra sidste Efteraar en Redningsbaad, bygget paa Orlogsværftet, til Lissabon for det portugisiske Redningsvæsens Regning, og en anden nybygget Baad skal nu ligeledes afgaa dertil i den nærmeste Tid.

Dampskibet Prøven af Kjøbenhavn er af Vexellerer Reimann solgt til Firmaet Deutsch-Skandinavischer Expressverkehr.

Vejrforholdene i Maj 1894. (Meddelt af det meteorologiske Institut.) Maj blev i Aar ½ Grad varmere end normalt, men Temperaturen var underkastet betydelige Svingninger paavirket af skiftende Vindretninger. De første 17 Dage af Maanedens vare i det Hele taget milde, især den 15.—17., hvis Middelterperaturer laa 5—7 Gr. over Normalen, men allerede 2 Dage efter, den 19., var Middelvarmen sunken 3 Gr. under Normalen, og derefter holdt Vejret sig temmelig koldt, det frøs endog flere Nætter omkring den 21de paa Stationerne i Indlandet, især i Jylland. Nedslaget faldt næsten udelukkende den 2den—14de og i Maanedens 5 sidste Dage;

det overgik Normalen med 20—40 pCt. i Størstedelen af Jylland samt paa Bornholm, medens Fyen og Lolland-Falster kun fik omtrent Halvdelen af det normale Nedslag. Tordenvejr optraadte hyppigt omkring Midten og i Slutningen af Maanedens.

Føreren af Fiskedamperen »Blue Jacket«, Kaptajn Sørensen, der, som tidligere omtalt, blev arresteret for ulovlig Fiskeri paa tysk Søterritorium, er bleven idømt 2 Maaneders Fængsel og Fartøjets Redskaber bleve konfiskerede.

Et Aars Søulykker. The Board of Trade har for faa Dage siden udsendt sin Beretning for Finansaaret 1892—93 om Søulykker, der have ramt engelske Skibe. Antallet af Ulykker er 5569, hvilket er ikke mindre end 1459 færre end det foregaaende Aar. I 2146 Tilfælde skete der totalt Forlis eller meget alvorlige Søulykker, hvilket er 653 færre end det foregaaende Aar. I 1892—93 forefaldt der ialt 355 totale Forlis med en samlet Drægtighed af 165,325 Tons, hvilket er mindre end noget af de foregaaende 16 Aar. Et Hundrede Dampskibe forliste totalt. I Løbet af de sidste sytten Aar have Søulykker, der have ramt engelske Skibe, kostet 32,108 Mennesker, hvoraf 3653 Passagerer, Livet. Ifjor omkom der kun 1553 Mennesker, og dog har Aaret Katastrofer som Panderskibet »Victoria«s Undergang, hvorved der omkom 358 Mennesker, at opvise; ved Dampskibet »Bokhara«s Undergang i de ostindiske Farvande omkom 107 Mennesker. Føjes der til de ovennævnte Tal 748 Søulykker, der have ramt Skibe, hørende hjemme i britiske Besiddelser i Udlandet, bliver det samlede Antal Søulykker for britiske Skibe 6317 med totalt Forlis af Skibe med en samlet Drægtighed af 215,161 Tons.

Af fremmede Skibe rantes 434 af Søulykker — 100 forliste totalt — i Nærheden af eller paa de engelske Kyster; ni Dampskibe forliste totalt.

## Hyren i Kjøbenhavn.

er for Tiden:

### I Dampskibe:

1ste Styrmand.....	Kr. 85—110
2den do. ....	— 70—80
1ste Maskinmester.....	— 150—220
2den do. ....	— 80—130
Baadsmænd.....	— 54
Tømmermænd.....	— 60
Hovmestere.....	— 60
Kokke.....	— 60
Koksmatrer.....	— 30
Matrosere.....	— 50
Letmatrosere.....	— 40
Ungmænd.....	— 30
Messedrenge.....	— 12—16
Fyrbødere.....	— 50
Kullæmpere.....	— 30

### I Sejlskibe:

1ste Styrmand.....	Kr. 76—80
2den do. ....	— 65
Baadsmænd.....	— 54
Tømmermænd.....	— 40—60
Kok & Steward.....	— 55—60
Kokke.....	— 20—40
Matrosere.....	— 50—52
Letmatrosere.....	— 40—42
Ungmænd.....	— 25—30
Dæksdrenge.....	— 10—20

## Havarier, Forlis m. m.

Dansk Skonnert »Laura«, Kapt. Mortensen, af Thurø, er i Følge Meddelelse til os fra Libau af Dampbaaden »Fortuna« af Flensborg fundet med knækket Fokkemast paa Vejen fra Bremen til St. Petersburg med en Ladning Tungspath. Ulykken skete ved Indsejlingen til finske Bugt; Fortuna var paa Vejen til Helsingfors og afleverede Laura paa Libaus Red til Slæbebaaden Vorwärts.

## Franske Domme.

(Cour d'appel de Douai, d. 21. Juli 1893.) Naar et Certeparti bestemmer, at Losning skal ske efter Koutume paa Bestemmesstedet, er saadan Koutume bestemmende ikke blot for Losningsmaaden, men ogsaa for dens Varighed. Det udtales derhos, at Liggedagenes Antal i Dunkerque koutumemæssig beløber sig til 14, og at en paatænkt Bestemmen af deres Antal i Forhold til Skibets Størrelse endnu ikke er fastslaaet.

(Samme Domstol, d. 14. December 1893.) Til Gros-havari henregnes i Hh. t. York & Antwerp rules Nr. 10 Udgifter ved at søge Nødhavn i Rio Janeiro som Følge af, at Kaptajnen ikke vovede at gaa over Atlanterhavet med tre Fjerdedele af Manskabet syge af Skørbug.

(Cour d'appel de Bordeaux, d. 27. Juli 1893.) Statueret, at det ifølge fast Handelskoutume er Sælgerens ubetingede Pligt ved cif-Salg af amerikansk Hvede at præstere Bevis ikke blot for Varens Oprindelse og Kvalitet, men ogsaa for dens sunde og gode Tilstand i Indladningsøjeblikket, og Køberens Ret at fordre de behørig Beviser herfor leverede samtidig med, at de Konnossementerne ledsagende Tratter præsenteres ham til Accept.

De nævnte Beviser, hvis Ikke-Levering berettiger Køberen til at refusere Varen, bestaa i et Oprindelsescertificat, samt for New Orleans Vedkommende af et Bevis for Hvedens gode Tilstand ved Indladningen, udstedt af de ved Handelskamret dersteds ansatte Inspektører.

(Cour d'appel d'Aix, d. 18. December 1893.) Statueret, at et Rederi maatte hæfte overfor Befragteren for Tabet af Varer, der vare ofrede paa Grund af Kaptajnens Uforsynlighed (Skibet var gaaet ud uden tilstrækkelige Kul, hvorfor Kaptajnen havde maattet fyre med Ladningen) og ikke kunde dække sig bag Klausulen om Ansvarsfrihed for Kaptajnens Fejl, idet Forudsætningen for Ansvarsfriheden maatte være, at Skibet i alt Fald ved Rejsens Begyndelse var behørig forsynet med alt nødvendigt.

Klausulen »Vægt ubekendt« i et Konnossement ikke tilagt anden Virkning end at give Kaptajnen Ret til, hvis han kunde, at bevise, at han ikke havde modtaget de i Konnossementet opførte Kvantiteter [jfr. derimod dansk Sølovs § 145.]

(Samme Domstol, d. 27. December 1893.) Statueret, at Certepartiets Bestemmelser ikke kunne paaberaabes mod Destinataren, naar Konnossementet ikke henviser dertil,

at en Klausul, der betinger Rederiets Ansvar af, at Tabet eller Havariet finder Sted, medens Varerne ere i dets Besiddelse, ikke befrier det for at bevise, at Varerne overhovedet ikke ere blevne indladede,

at en Klausul om Ansvarsfrihed for Tyveri efter engelsk Ret kun frier for Ansvar for Tyveri, begaaet af Tredjemand, men ikke for det, der begaaes af Manskabet og iøvrigt heller ikke befrier Rederiet for at bevise, at der overhovedet foreligger Tyveri.

(Cour d'appel d'Alger, d. 21. Juni 1893.) Statueret, at ligesom paa den ene Side en Kaptajn er ubetinget berettiget til at vægre sig ved at lyste en Ordre fra sit Selskabs Agent om at gaa ud, naar han skønner, at han, ved at gaa ud, vilde ud-

sætte Passagerer, Varer og Skib for et sikkert Tab — saaledes er paa den anden Side i summe Tilfælde Agenten berettiget — og hvis han vil undgaa at paadrage sit Selskab Ansvar, ogsaa forpligtet til — at forbyde Kaptajnen at gaa ud.

(Cour d'appel de la Réunion, d. 9. Maj 1893.) Statueret, at § 216 i »Code de commerce«, der giver Rederen Ret til at fri sig for Ansvar for Kaptajnens Fejl ved at abandonnere Skib og Fragt [sml. dansk Sølovs § 8] kun kan antages anvendelig paa Skibe, der ere udstyrede til længere Farter og ikke paa en almindelig Chalup, der anvendtes paa en Red.

(Tribunal de commerce du Havre, d. 16. August 1893.) Statueret, at en Reder ikke, fordi han har lovet Kaptajnen en Kaplak (»chapeau sur le fret«), er afskaaret fra at lade Skibet for egen Regning, og at Kaplaken i saa Fald skal beregnes, ikke i Forhold til den Fragt, Skibet mulig kunde have fortjent, men efter den i Fragten Sted traadte Gevinst paa Varetransporten. D. Differencen mellem de indladede Varers Indkøbs- og Salgspris.

(Samme Domstol, d. 14. November 1893.) Statueret — saa mærkeligt det end lyder — at en Klausul i et gennemgaaende Konnossement, hvorefter det ene Selskab skal være ubetinget ansvarsfrit for al Skade, der er forvoldt, medens Varerne ere i det andets Besiddelse, kun gælder for Selskabernes indbyrdes Forhold, men ikke overfor Afsenderen, der gyldig kan holde sig til den første ogsaa for det sidste Fejl.

(Tribunal de commerce de Nantes, d. 5. September 1892.) Dømt, at Lægter-Udgifter, foranledigede ved den i Kontrakten uforudsete Omstændighed, at Skibet ved en langvarig Dønning hindredes fra at komme til Bolværk i Cayenne, helt maatte bæres af Skibet — og det uagte Kontrakten udtrykkelig hjemlede en Fordeling af Lægter-Udgiften for det Tilfælde, at Skibet ved Lavvande skulde hindres fra at lægge til.

(Samme Domstol, d. 12. April 1893.) Statueret, at naar § 288 i Code de Commerce bestemmer, at den Befragter, der, uden at indlade noget, siger sig løs fra Kontrakten, i Skadeserstatning skal betale Halvdelen af den vedtagne Fragt, maa denne Regel betragtes som udtømmende, saaledes at der ikke tillige bliver Spørgsmaal om Overliggedagspenge efter § 294 [jfr. derimod om samme Spørgsmaal dansk Sølov § 126].

E. T.

---

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges hos „Adam“, Højbroplads og Tivoli, „Lynet“, Bredgade, hos Avissælgere i Havnen og flere Steder.

---

## Skibsefterretninger.

### Dampskibe.

#### Det forenede Dampskibsselskab.

Alexander III, Rabe, afgik 12. Juni fra Nicolajeff, til Odessa. — A. N. Hansen, Thidemann, afgik 12. Juni fra Kbhvn., bestemt til Antwerpen, Algier, Tunis, Piræus, Smyrna, Saloniki, Constantinopel, Odessa, etc. — Antwerpen, Caroc, ankom 11. Juni til Odessa, bestemt til Constantinopel, Smyrna, Saloniki og Antwerpen. — Baron Stjernblad, Michelsen, afgik 12. Juni fra Genua, bestemt til Livorne, Neapel og Messina. — Castor, Kruse, lader i Riga 7. Juni, bestemt til Tunis, Batoum, Novorossisk, Sebastopol og Odessa. — Chr. Broberg, Gøtsche, ankom 4. Juni, i Dok i Kbhvn. — Dagmar, Hansen, afgik 11. Juni fra Marseille, bestemt til Marsala og Corfu. — Douro, Brabrand, ankom 9. Juni til Oporto, bestemt til Lissabon og Kbhvn. — Georgios I., Rohde, afgik 12. Juni til Antwerpen, bestemt til Tunis, Piræus, Constantinopel og Sortehavet. — J. C. Jacobsen, Bech, afgik 9. Juni fra Kbhvn., til St. Petersburg. — Kiew, Rasmussen, afgik 9. Juni fra Kbhvn., til Bordeaux. — Kursk, Staal, ankom 10. Juni til Algier, bestemt til Marseille og Spanske Kyst. — Leopold II., Jespersen, ankom 4. Juni til St. Petersburg, bestemt til Kbhvn., Antwerpen og Sortehavet. — L. P. Holmblad, Ingerslev, ankom 9. Juni til

Antwerpen, bestemt til Kbhvn. og St. Petersburg. — O. B. Suhr. Koch, afgik 12. Juni fra Lissabon, bestemt til Havre, Kbhvn. og Østersøen. — Omsk, Kihl, ankom 11. Juni til Antwerpen. bestemt til Kbhvn. og St. Petersburg. — Tejo, Fenger, ankom 11. Juni til St. Petersburg, bestemt til Bordeaux. — Botnia, Holm, afgik 13. Juni fra Kbhvn. til Hangø. — Tomsk, Petersen, ankom 8. Juni til St. Petersburg, bestemt til Kbhvn., Antwerpen og Sorlehavet. — Vesuv, Gæde, passerede 11. Juni Gibraltar, bestemt til Kbhvn., og Østersøen. — Viking, Jørgensen, ankom 3. Juni til Bordeaux, bestemt til Kbhvn.

Constantin, Fenger, afgik 13. Juni fra Newcastle, bestemt til Kjøbenhavn. — Esbern Snare, Holm, afgik 12. Juni fra Newcastle bestemt til Odense. — Esbjerg, Bentzen, afgik 13. Juni fra Odense, bestemt til Leith, via Aarhus og Aalborg. — Knuthenborg, Hansen, afgik 12. Juni fra Newcastle til Kjøbenhavn. — Kronen, Petersen, afgik 13. Juni fra Nykjøbing F., bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Lolland, Ankersen, afgik 14. Juni fra Odense, bestemt til Newcastle, via Frederikshavn — Olga, Fischer, afgik 14. Juni fra Kjøbenhavn, bestemt til Newcastle. — Storebelt, Güllich, afgik 11. Juni fra Newcastle. til Nakskov. — Union, Bloch, afgik 12. Juni fra Leith, til Odense.

Anglo Dane, Petersen, ankom 11. Juni til Libau, bestemt til Antwerpen. — Axelhuus, Goll, ankom 10. Juni til Stettin, bestemt til Kjøbenhavn og V. Norge. — Bergenhuus, Jørgensen, afgik 13. Juni fra Danzig, bestemt til Kbhvn. og Hamborg. — Charkow, Norden, afgik 11. Juni fra Hull, bestemt til Libau — Christian IX, Møllerup, ankom 11. Juni til Pillau, bestemt til Kbhvn. og London. — Christianssand, Jensen, afgik 11. Juni fra Trondhjem, bestemt til Kbhvn. og Stettin. — Frederik, Harboe, afgik 11. Juni fra Pillau, bestemt til Hull. — Jolantha, Hansen, afgik 11. Juni fra Kbhvn., bestemt til Hamborg. — Kasan, Thomsen, ankom 10. Juni til London, bestemt til Kbhvn. og Königsberg. — Laura, Christiansen, afgik 7. Juni fra Granton, bestemt til Færøerne og Island. — Louise, Brabrand, ankom 13. Juni til Kbhvn., bestemt til Königsberg. — Morsø, Lind, ankom 11. Juni til Danzig, bestemt til Kbhvn. og Hamborg. — Moskov, Petersen, ankom 13. Juni til Kbhvn., bestemt til Riga. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom 12. Juni til Kbhvn., bestemt til Antwerpen. — Nordjylland, Jensen, afgik 12. Juni fra Kbhvn., bestemt til Libau. — Odin, Frisenette, ankom 9. Juni til Pillau, bestemt til Kbhvn. og Hamborg. — Perm, Christensen, afgik 13. Juni fra London, bestemt til Libau. — Pregel, Egidiusen, ankom 7. Juni til Libau, bestemt til Hull. — Romney, Nielsen, afgik 12. Juni fra Kbhvn., bestemt til Libau. — Thyra, Garde, afgik 22. Maj fra Granton, bestemt til Færøerne og Island — Tula, Paaske, ankom 9. Juni til Hamborg, bestemt til Kbhvn. — Valdemar, Sørensen, ankom 11. Juni til Anvers, bestemt til Kbhvn. og Libau. — Vendsyssel, Sørensen, afgik 12. Juni fra Libau, bestemt til London.

### Dannebrog.

Amalienborg, Olsen, afgik fra Luleå 12. Juni til Ostende. — Fredensborg, van Deurs, afgik fra Trangsund 7. Juni til Calais. — Frederiksborg, Hartmann, ankom til Amsterdam 6. Juni. — Rosenborg, Schultz, ankom til Kbhvn. 12. Juni.

### Carl, Skjold, Gorm.

Gorm, C. A. Jørgensen, afgik fra Rouen 9. Juni, ankom til Blyth 12. Juni. — Frode, C. F. Christensen, afgik fra Sunderland 8. Juni, ankom til Swinemünde 10. Juni. — Knud, N. P. Jørgensen, afgik fra Blyth 24. Maj, ankom til Libau 30. Maj. — Svend, N. W. Schmidt, afgik fra Libau 2. Juni, ankom til London 8. Juni. — Erik, H. W. Wrisberg, afgik fra Libau 9. Juni bestemt til Rotterdam. — Skjold, J. C. Jensen, afgik fra Grimsby 6. Juni ankom til Cronstadt 12. Juni. — Danmark, Th. Heintzelmann, afgik fra Båtskärnäs 6. Juni, bestemt til Antwerpen. — Olaf, Chr. Holst, afgik fra Blyth 9. Juni bestemt til Cronstadt. — Volmer, J. P. Jørgensen, afgik fra Newcastle 9. Juni, bestemt til Swinemünde. — Dan, C. M. Kraemer, afgik fra Libau 5. Juni, ankom til Antwerpen 9. Juni. — Magnus, W. Aaris, afgik fra Swinemünde 4. Juni, ankom til Riga 10. Juni.

### Kjøbenhavn.

Carl Hecksher, Petersen, afgik fra Luleå 12. Juni til Rotterdam. — Fyen, Petersen, afgik fra Grimsby 7. Juni til Kronstadt. — Hafnia, Neergaard, afgik fra Sunderland 8. Juni, ankom til Kbhvn. 11. Juni. — Jylland, Starck, afgik fra Grimsby 9. Juni til Kronstadt. — Russia, Rasmussen, afgik fra Kbhvn. 11. Juni til Riga. — Sjælland, Hansen, afgik fra Newcastle 10. Juni, ankom til Kbhvn. 13. Juni.

### Nordsøen.

England, Hansen, ankom til Blyth 12. Juni. — Holland, Jensen, ankom til Grangemouth 12. Juni. — Rusland, Schmidt, ankom til Kbhvn. 12. Juni. — Skotland, Albrechtsen, ankom til Kbhvn. 10. Juni. — Tyskland, Svendsen, afgik fra Skellefteå 8. Juni til Caen.

### The Anglo Dane Steam Ship Company Limited.

Swarland, Pii, ankom til Holtenau 10. Juni.

### Thingvalla.

Hekla, Laub, afgik fra Christianssand 9. Juni til New-York. — Island, Skjødt, afgik fra Kbhvn. 9. Juni, ankom til Stettin 10. Juni. — Norge, Knudsen, afgik fra Christianssand 25. Maj, ankom til New-York 8. Juni. — Thingvalla, Berentzen, afgik fra New-York 2. Juni til Kjøbenhavn.

### Det danske Petroleums-Aktieselskab.

Christine, Larsen, afgik fra New-York 31. Maj til Aarhus.

### Urania.

Urania, Callesen, afgik fra Grangemouth 12. Juni til Kbhvn.

### Jydsk-Engelske Dampskibsselskab, Aarhus.

Hengest, Olsen, afgik fra Burntisland 8. Juni ankom til Aarhus 10. Juni. — Octa, Enemark, ankom til Newcastle 10. Juni fra Göteborg. — Orrik, Erichsen, ankom til Göteborg 10. Juni fra Newcastle.

### J. Lauritzen, Esbjerg.

Nerma, Degn, afgik fra Gravelines 10. Juni, ankom til Methil 12. Juni. — Nordsøen, Meinertz, ankom til Middlesboro 7. Juni, afgik 9. ankom til Esbjerg 13., afgik 13. til Methil.

### Sejlskibe.

#### Fanø, Nordby.

Aalborg, Clausen, afgik fra Cardiff 11. Juni til Imbetiba. — Alma, Ankersen, ankom til Antwerpen 11. Juni fra Montevideo. — Astrid, Mortensen, ankom til Altona 5. Juni fra Esbjerg. — Cathrine, Hansen, ankom til Cap Town 6. Juni fra Rio Janeiro efter 27. Dages Rejse. — Dora, Sonnichsen, ankom til Rotterdam 10. Juni fra Yucatan efter 44 Dages Rejse. — Elisabeth, Hansen, ankom til Falmouth 7. Juni fra Rossario. — Fanø, Mortensen, passerede Cuxhaven 12. Juni fra Rotterdam til Hamburg. — Ines Röhl, Jessen, passerede St. Catherius Point 7. Juni. — Senita, Reder Clausen, afgik fra Sundsvall 9. Juni. — Mette Cathrine, passerede Dungeness 10. Juni. — Nordby, Mortensen, passerede Cuxhaven, 11. Juni bestemt til Hamburg. — Ny Bark, Clausen, er løbet af Stabelen, hjemmehørende i Nordby. — Phoenix, Øhle, afgik 2. Juni fra Rangoon til Santos. — Prindsesse Marie, Winther, ankom til Falmouth 7. Juni fra Seelong. — Prinds Valdemar, Vinther, afgik fra Cardiff 7. Juni til Santos. — Union, Svarrer, passerede Dover 6. Juni, bestemt til Rio.

#### Fanø, Sønderho.

Elisa, Jessen, ankom til Gefle 10. Juni for at tages paa Slip. — Killeena, Hansen, afgik fra Rosario 8. Juni til Kanalen f. O. passerede Buenos Ayres 13. Juni. — Mary, Sydom, ankom til Leer 12. Juni.

### Chr. Simoni, Aalborg.

Carl, Andersen, ankom til Newcastle 12. Juni — Caroline Smith, Egidiusen, ankom til Leith, 9. Juni. — Flora, Larsen, ankom til Rascheste 7. Juni. — Kirstine, Egidiusen, ankom til Greenhithe 7. Juni.

### Den kongelige grønlandske Handel.

Hvalfisken, Rickmers, afgik fra Kbhvn. 27. Maj til Grønland, prajet 6. Juni paa 57° 54" N. Br. 50° 30" Ø. Lgd. af Dampskibet Amerika. Alt vel ombord.

### Fragtberetninger.

D'Hrr. Holm & Wonsild, Kjøbenhavn og Lübeck, meddele os den 13. Juni:

Fragtmarkedet er ikke undergaaet nogen nævneværdig Forandring siden vor sidste Beretning og for Dampere

noteres: St. Petersburg: — London 1—, Rotterdam 1 1/2, Amsterdam 1 1/2 d., Bremen By 1 3/4 d., Antwerpen, Dunkirk eller Ghent 1 3/4 d., Cardiff 1/6 d., andre Havne i Bristolkanalen 1 7/8 d. alt pr. 496 lbs. Hvedebasis, til Stettin eller Lübeck betales 9 Rmrk. pr 2000 Kilos Rugbasis.

Libau og Riga: Leith 10 1/2 d., Hull 10 1/2 d., London 10 1/2 d., Rotterdam 11 1/4 d., Antwerpen 11 1/4 d. — Rouen 1 2/4 d., Bordeaux 1 4/2 d. alt pr. 320 lbs. Havrebasis specielle Ordre 4000 Quarter Havre à 304 lbs. til Plymouth 1 3/4 d. à 1 3/4 d., 3/4000 Quarter Havre til Kinnings Lynn 1 1/2 d. à 1 2/4 d., alt pr. 304 lbs., Danmark-Dunkirk 7 frs. pr. 1016 Kilos Melasse.

Kulfragterne fra England til Danmark varierer mellem 4/6 d. à 5/3 d. pr. Ton efter Baadens Størrelse.

Fragtmarkedet for Sejlskibe er fremdeles trykkende uden videre Omsætning, der fragtes nogle enkelte Skibe for Havre fra Finland til 1/9 d. Østkyst London, 2— Kanalen, fra Sydsværrig til 1/6 Londonbasis, 1/9 d. Kanalen og fra Vestsverrig til 1 4/2 d. à 1 6 d. Londonbasis, 1/6 d. à 1 7/2 Kanalen, direkte til Kulhavne i Bristolkanalen 1/6 d. 336 lbs. Havre, Danmark-Dunkirk 8 frs. pr. 1016 Kilos Melasse.

Danzig-Danmark nordligst Aarhus er betalt 25 Pf. pr. 50 Kilos Rug.

Rostock-Danmark 20 Pf. pr. 50 Kilos Hvede.

Stralsund-Danmark 20 Pf. pr. 50 Kilos Hvede.

D'Hrr. N. Johansen & Dahl, Liverpool, meddele os under 9. Juni:

Fragtmarkedet vedbliver fremdeles overalt at være ruinerende for Skibsfarten, og desværre er der ingen snarlig Bedring at øjne. Begæret efter Tonnage er langt fra i Forhold til de fragtsøgende Skibe, som i Massevis udbydes for enhver Ordre, der kommer i Markedet

Efterfølgende Fragtslutninger har blandt andre fundet Sted i forløbne Uge:

Dampskibe. Fra Cardiff til Gibraltar 5 7/2, Marseilles 7 1/2 frs., Algiers 8 3/4 frs., Las Palmas 6 9, Valencia 8/—, Barcelona 10/6 à 10 7/2, Teneriffa 6 9, Malta 4 9, Reggio 6/6, Spezzia 6/3, Venice 7/3. Figuera 10/—, Danube 8/—, Port Said 5/9 à 6/3, Ceylon 8/—, River Plate 10/3 à 10/6.

Newcastle til Pillau 4/—, Swinemünde 4/—, Stockholm 4/—, Køge 4 9, Kronstadt 4 —, Randers 5/6, Libau 4 1/2, Landskrona 4/3, Tarento 7 1/2, Alexandria 5 6, Venice 6 6, Marseilles 5/6.

Fernandina til Hamburg 17/—, Pensacola til Greenock 102/6, U. K. 105/—, Kontinentet 107 6.

Java til U. K.-Kontinentet 33 9.

Philippinerne til Forenede Stater 32/6.

Kurrachee til specielle Havne i U. K. 18 6, Bilbao til Middlesbro 5 4/2, Rotterdam 5 9, Cardiff 4 5 1/2, Stockton 5/6, Huelva til Hamburg 7/9, Egasteria til Antwerpen 9/3, Alexandria til Hull 8/6.

Donau til U. K.-Kontinentet 12/6, Azoff 11/6, Novorossisk 10/—, Sulina 11/—, Donau til Bayonne 13/6, Bergen 14/3, Odessa til London 9/6, Kiel 11,3, Dunkirk 9/9, Hamburg 10/—, Coosaw til London 14/—.

Sejlskibe: fra Cardiff til Sante Rosalie 10/—, Cape Town 11/— à 11,6, Port Pirie, Kokes à 13/—, Iquique 10/6 »full consignment«, Buenos Ayres, Boca eller La Plata 11/6, Sharpness til Melbourne, Salt à 10/—, Sydney N. S. W. Salt à 8/6, Maryport til Valparaiso 11/— for Jernbaneskinner.

Pitch Pine fra Gulfhavnene til U. K.-Kontinentet 92 6 à 105/— efter Størrelsen.

Planker fra Canada 37/6 à 45/—.

Korn fra La Plata 20/—, Singapore til New-York 20/—, Colombo til New-York 30/—.

Melbourne til London 42/6, Vestkysten - Kanalen 27 6. Newcastle, N. S. W. til Panama 19/6, Vestkysten og Hjem 37/6.

Vor Korrespondent i Newcastle o/ Tyne meddele os under 9. Juni:

Vort Fragtmarked har i forløbne Uge været mere animeret end i længere Tid har været Tilfældet. Den truende Strike i Skotland har fremkaldt et stærkere Begær for prompt Tonnage derfra med højere Rater, og den deraf foraarsagede forholdsvis Knæthed paa Dampere i herværende Marked har haft en Fragtstigning til Følge, og Raterne kunne siges at være fra 1 1/2 d. til 3 d. prton. højere end for en Uge siden.

Returmarkedet er derimod vedblivende flovt overalt.

Af Befragtingerne nævnes: Tyne, Blyth eller Wear til: St. Petersburg 4 3, Kronstadt 4 1/2, Helsingfors 4 3, Libau 4 3, Kolberg 5/3, Lübeck 4 10 1/2, Randers 5/6, Køge 4/9, Kjøbenhavn 4 6 (800) Landskrona 4 3 (1100), Bayonne 4 6, Bilbao 3 9, not. Kurs, Lissabon 7/— (1700), Sevilla 8 — d. V. af Kurs 48 d., al Mazarron 7/6, Kurs 49, Barcelona 9 — d. V. Kurs 48 d., Genua 6/— d. V. (2100) 5/3 (3600 t.), Taranto 7 1/2, Malta 4/9, Venedig 6 6 (3600 t.), Alexandria 5 6.

Kronstadt til London, 25/— D. B. 1/4 b. St. Petersburg til London 1—, Kont. 1 1/2. Kotka til Ghent, 430 stds, 32

frs. B. b. Frederikshavn til Terneuzen, 35 frs., pulpwood. Luleå til Rotterdam 5 10 1/2, til Stockton 5/9, til Middlesbro eller Hartlepool 5 7 1/2.

Fra Odessa bydes for Juni/Juli Lastning 10/6 paa n. c. med 1/— mere fra Nicolajeff,

Fra Sulina er 10/9 til 11/—, n. c. opnaaeligt og fra Eupatoria bydes for Salt til Østersøen 13/3 c. 13 6.

Fra Donauen bydes 12/6 til 13/— n. c. og fra Azoff 12/— n. c., 11/6 Amsterdam, Rotterdam,

Fra Alexandria til Hull bydes 8/6 og 1 6 og fra Bilbao til Tyne 5 1/2, til Middlesbro 5 4 1/2 til Newport 4/6 og til Rotterdam 5/9.

Det Dansk Russiske Dampskibsselskab har kjøbt D. S. »Elvaston«, bygget i Sunderland i 1887, 3000 t. d. V., for ca. £ 14,000.

Dampskibsselskabet »Carl«, Kjøbenhavn, har beordret en ny Damper paa ca. 3000 tons fra Ropner & Son, Stockton; Prisen opgives til £ 21,000.

D'Hrr. Funch, Edye & Co., New York, meddele under 1. Juni:

Vort Dampskibsmarked frembyder intet af Interesse, og den forløbne Uge har været fuldstændig lige saa utilfredsstillende som de foregaaende. Kornmarkedet viser ikke mindste Tegn paa tilbagevendende Liv, og den nuværende Stilstand i denne, den mest betydelige Branche af vor Export-Forretning, kan ikke andet end øve en højst nedtrykkende Indflydelse paa vort Fragtmarked i det hele taget. Det ringe Antal Befragtninger vi kunne notere beviser tilstrækkelig de stedfindende Forretningers ringe Omfang, og dog har Trælastfarten ydet en stor Støtte. For Ladninger fra Provindserne ere Fragterne svagere, men den vedvarende Efterspørgsel fra Golfhavnene har medført større Fasthed i Trælastfragterne, og en lille Frengang i disse Rater kan noteres. Der har været god Efterspørgsel efter Baade for Sukkerladninger, men de vedvarende Vanskeligheder i vore Kulegne har bragt forøget Tonnage i Markedet og Fragterne viser som Følge deraf en lille Tilbagegang.

Vi kunne ikke berette om videre Befragtninger for den tilstundende Bomulds Saison, da Rederne staa ubøjelig fast paa deres Fordringer, medens Befragterne vise en lignende Fasthed ved at refusere disse.

Der er ingen Forandring i Sejlskibs Markedet, Raterne holde sig øjensynlig faste, men kun meget faa Forretninger have fundet Sted.

Der er betalt følgende Rater:

Philadelphia Cork f. O. Korn 2/6 d., Philadelphia 1 eller 2 Havne Sicilien Petroleum 11 og 11 1/2 cents. New-York til Shanghai Petroleum 17 1/2 c., Hong-Kong 12 5/8 c., Pensacola til U. K. Tømmer 105/ à 106/3, Rotterdam 107/6, Kontinentet 107/6 à 108 9, Liverpool 102 6. St. John N. B. til Englands Vestkyst Planker 37/6 d., Østkysten af Irland 42/6, Cardiff 40/. Quebec — Storbritanien Planker 41 3, Cuba 2 Ladepladser New York, Philadelphia eller Boston Sukker 9, 10, 11 à 10, 11, 12 c. med Fradrag af 1/2 cent for en Ladeplads, Manilla til New York eller Boston Hamp Doll. 4,75 à 5,00.

## Efterretninger for Søfarende.

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

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

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

Paa Havrevæn 11 Fod.

I Kanalen 9 Fod.

Paa Fjordgrunden 11 Fod.

Sundet. Ved Kjøbenhavns Frihavns Aabning, formentlig i September 1894, vil Belysningen af Kronløb og Indløbet til Frihavnen blive saaledes:

1. Et fast Vinkelfyr med Fornørkelser paa Dampfærganlæggets Midtmole. Fyret viser grønt Lys fra N. 47° Ø. til N. 52° Ø., hvidt Lys fra N. 52° Ø. til N. 55° Ø. og rødt Lys fra N. 55° Ø. til N. 63° Ø. Flammens Højde: 35 Fod. Lysevnen for det hvide Lys 18 Kml., for det røde 13 Kml. og for det grønne 11 Kml.

Den hvide Vinkel angiver det 29 1/2 Fod dybe Løb i Kronløb og ind til Frihavnen, i den grønne og i den røde Vinkel er den mindste Dybde 18 Fod. Fyret vises fra et lysegrønt Fyrtaarn, der staar paa et Jernstativ.

2. Et rødt, fast Fyr paa Ø.-Molens Hoved. Fyret lyser Horizonten rundt. Flammens Højde: 19 Fod. Linse-

apparat af 5te Orden. Fyret vises fra et lysegraat, rundt Fyrtaarn

Fyret holdt overet med det under 1 nævnte faste Vinkelfyr angiver Midtlinien i det faste Vinkelfyrs hvide Vinkel.

Samtidig med Tændingen af disse to Fyr slukkes de nuværende Ledefyr for *Kronløb*.

3. Et grønt, fast Fyr paa Bølgebryderens SØ-Hoved. Fyret lyser Horizonten rundt. Flammens Højde: 19 Fod. Linseapparat af 5te Orden. Fyret vises fra et lysegraat, rundt Fyrtaarn.

Nærmere Meddelelse senere.

### Østersøen, Sundet og Lille Belt.

**Sverrig. Indførelse af Lodstvang.** Fra den 1ste Juli 1894 skulle Skibe, som komme fra eller afgaa til udenrigs Plads tage Kronelods saavel for Indgaende fra som for Udgaende til aaben Sø og ved alle Lodspladser, som passerer.

Undtagne fra denne Lodstvang ere hovedsagelig Orlogsskibe, Fartøjer af 40 Tons Drægtighed og derunder, samt Skibe, hvis Fører eller Styrmand have taget Lodsningseksamen.

Indtil nye Lodstakster ere udfærdigede, benyttes de nu gældende med 10 Procents Afdrag.

Enhver Skibsfører eller Styrmand, den sidste forsaavidt han har Ret til at fare som Fører eller Styrmand, der ønsker at erhverve Ret til i visse Farvande at lodse det Skib, i hvilket han gør Tjeneste, eller andet Skib tilhørende samme Rederi, maa, for at kunne melde sig til Lodsningseksamen for vedkommende Lodskaptajns Ekspedition, i de sidste to Aar mindst ti Gange, deraf sidste Gang i Løbet af det sidste Aar før Anmeldelses Dagen, i det eller de Skibe, han ønsker at lodse, have passeret paagældende Lodsfarvand, og af nævnte ti Gange mindst 4 Gange som Fører eller Styrmand.

Anmeldelse til Eksamen affattes bilagt med Bevis for, at Ansøgeren i det angivne Rederis Tjeneste har udført de foreskrevne Rejser, at det angivne Rederi ejer det eller de Skibe, som angives i Anmeldelsen, og dersom Ansøgeren er Styrmand, Bevis for at han har Ret til at fare som Fører eller Styrmand.

Lodsningseksamen for Førere eller Styrmand afholdes paa svensk for en Kommission, bestaaende af vedkommende Lodskaptajn og to eksaminerede Kronelodser fra det Lods distrikt, som Eksamen angaar, og omfatter fuldstændig Kendskab til alle Land- og Sømærker, samt Fyr og Kurser, som bør styres i de paagældende Lodsfarvande, alt med Hensyn til det eller de Skibe, som Eksaminanden ønsker at lodse.

Beviset for Ret til Lodsning gælder for et Aar; dets Gyldighed kan fornyes ved Lodskaptajnens Paategning, naar Vedkommende personlig inden et Aar fra Eksamens eller sidste Fornyles Dag fremlægger gyldigt Bevis for, at han i det sidste Aar mindst to Gange som Fører eller Styrmand i vedkommende Skib har passeret de Lodsfarvande, som Beviset gælder for.

**Östergötlands Skjærgaard.** Ud for *Lagnö* paa *Gränsö* er fundet en Sten, kaldet *Lagnögrund*, med 8 Fod Vand. Den er afmærket med en Vager med rød Stage og Kost. 58° 21' 25" N. Br. 16° 48' 2" Ø. Lgd.

**Stockholm Skjærgaard.** Broen ved S.-Enden af *Styrmands-* eller *Södra-Hönsholmen*, i Hovedfarvandet til *Stockholm*, tæt indenfor *Tenö Sund*, er styrtet sammen. Ved Yderenden er i 19 Fod Vand udlagt en Vager med rød Stage og Kost. 59° 22' 57" N. Br. 18° 20' 5" Ø. Lgd.

**Finland. Bottniske Bugt.** Den 31te Maj 1894 er Fyrskibet »*Nahkiainen*» uden for *Brahestad*, og den 4de Juni Fyrskibet »*Pleona*» udlagt.

**Rusland. Finske Bugt** Vraget af Damperen »*Royal Minstres*», ligger 1 Kml. N. 58° V. fra *Odensholm* Fyr. 59° 18' 48" N. Br. 2° 21' 10" Ø. Lgd.

**Tydskland. Frische Neuhung.** Ved *Neukrug* ere de to yderste Tønder for den maalte Mil flyttede ud i 32 Fv. Vand, 5 Kml fra Kysten. Alle fire Tønder er mørkerøde.

Begge de bageste Baaker ere mørkerøde med Diamant paa Toppen. De forreste Baaker hvide med en Trekant paa Toppen.

**Kiel.** I *Kieler* Hav er udlagt 4 Fortøjtønder. De ligge N. ½ V. fra Fortøjtønde 1 og ere ude fra mærkede A, B, C og D.

### Kattegat og Skagerak.

**Sverrig. Sundet.** Fra den 5te Juni 1894 er *Borstahusen* Havnefyrlukket i to Uger.

### Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Vrag i Nordsøen.** Den 31te Maj. 56° 57' N. Br. 7° 23'

Ø. Lgd. Et Vrag sunket i 13 Fv. Vand. En Mast 6 Fod over Vandet.

**Tydskland. Tønder i Ems.** Uden for *Hubert-Gat* ligger Anduvningstønden 2420 Alen Ø. ½ N. for den i Kaartene angivne Plads 53° 35' 49" N. Br. 6° 22' 10" Ø. Lgd.

Fortøjtønden N. for Indløbet til *Fischer-Balje* er en graa Kugletønde.

Den røde Baaketønde ved Sammenløbet af *Wester-Ems* og *Hubert-Gat* har samme Form som Anduvningstønden uden for *Hubert-Gat*, men ingen Ballon.

Sort Tønde W 6 i *Wester-Ems* har intet W som Topbetegnelse.

**Holland. Fyrskibene „Terschellingerbank“ og „Haaks“.** I den sidste Halvdel af Juni 1894 inddrages Fyrskibene »*Terschellingerbank*» og »*Haaks*» for en kort Tid.

**Zeeagt van Texel.** En rød og sort lodret stribet Spidstønde, mærket W, med Kryds, er udlagt som Anduvningstønde uden for *Westgat*. 52° 55' 40" N. Br. 4° 34' 30" Ø. Lgd. Stumptønde Nr. 1 er inddraget.

**Zuiderzee.** N.-Baaken og V.-Baaken paa *Griend* ere nu flyttede og kunne igen benyttes som Tværmærke ved Besejling af *Blauwe Stenk*.

Fra 11te til 17de Juni er den Ø.-lige Del af Farvandet i *Middelgronden* spærret. Ved den V.-lige Ende af det spærrede Stykke ligger et Orlogsskib, som om Dagen viser tre sorte Balloner og om Natten tre røde Lanterner lodret for hinanden.

Paa den V.-lige Barre i *Scheurraak* er Grunden tiltagen NV. efter, saa at den mindste Dybde ved Tønden *Riepel* kun er 8 Fod. Det dybeste Vand over Barren, 10½ Fod, findes ½, Farvands-Bredde S. for Tønden *Riepel*.

**Hoek van Holland, IJmuiden og Harssens.** Den 19de Juni 1894 og følgende Dage skydes fra Fort *Hoek van Holland* i SV.-lig Retning mod et Skib, som ligger paa S.-Siden af *Nieuwe Rotterdamschen Waterweg*.

Den 3die Juli 1894 og følgende Dage skydes fra Fort *IJmuiden* mod et Skib, som slæbes inden for en Vinkel af 90°, fra Fortet mellem S. 30° V. og N. 60° V.

Den 17de Juli 1894 og følgende Dage skydes fra Fort *Harssens* mod et Skib, som slæbes inden for en Vinkel af 60°, fra Fort *Harssens* mellem N. 30° Ø. og Ø samt Ø. for Linien *Oude Schild*—Fort *Harssens*.

Paa Fortet, hvorfra der skydes, hejses Kl. 9 Fm. et rødt Flag, som nedhales, naar Skydningen er færdig.

**Nieuwe Rotterdamsche Waterweg—Hollandsch Diep.** Følgende Tønder ere flyttede og ligge nu saaledes:

*Nieuwe Rotterdamsche Waterweg:*

Spidstønde Nr. 12 med Ballon i 17 Fod Vand. 51° 55' 45" N. Br. 4° 13' 24" Ø. Lgd.

Spidstønde Nr. 20 i 17½ Fod Vand. 51° 54' 6" N. Br. 4° 27' 20" Ø. Lgd.

*Haringeliet:*

Stumptønde Nr. 2 med afkortet Kegle i 18 Fod Vand. 51° 46' 30" N. Br. 4° 12' 24" Ø. Lgd.

*Mosselkreek:*

Rød Tønde Nr 3 a er udlagt i 6 Fod Vand. 51° 36' 42" N. Br. 4° 6' 34" Ø. Lgd.

*Hellegat:*

Spidstønde Nr. 1 med Ballon i 13 Fod Vand. 51° 40' 26" N. Br. 4° 22' 43" Ø. Lgd.

Spidstønde Nr. 2 med Ballon i 11 Fod Vand. 51° 40' 48" N. Br. 4° 22' 37" Ø. Lgd.

Spidstønde Nr. 6, Ballon aftagen, i 12 Fod Vand. 51° 41' 56" N. Br. 4° 22' 40" Ø. Lgd.

Spidstønde Nr. 7, har nu Ballon, i 12 Fod Vand. 51° 42' 10" N. Br. 4° 22' 40" Ø. Lgd.

Spidstønde Nr. 8 i 16 Fod Vand. 51° 42' 30" N. Br. 4° 22' 47" Ø. Lgd.

Stumptønde Nr. 3 i 10½ Fod Vand. 51° 40' 47" N. Br. 4° 22' 14" Ø. Lgd.

Stumptønde Nr. 4 i 12 Fod Vand. 51° 41' 7" N. Br. 4° 22' 24" Ø. Lgd.

Stumptønde Nr. 7 i 13 Fod Vand. 51° 42' 4" N. Br. 4° 22' 33" Ø. Lgd.

*Volkerak:*

Spidstønde Nr. 2 i 17 Fod Vand. 51° 39' 20" N. Br. 4° 18' 42" Ø. Lgd.

Spidstønde Nr. 3 i 22 Fod Vand. 51° 39' 26" N. Br. 4° 19' 6" Ø. Lgd. Vragtønden mellem Spidstønde Nr. 1 og 2 er inddragen.

*Hollandsch Diep:*

Stumptønde Nr. 5 i 16 Fod Vand. 51° 41' 47" N. Br. 4° 33' 21" Ø. Lgd.

**Noordschans.** I den første Halvdel af Juni 1894 forandres *Noordschans* Blinkfyrlukket til at vise rødt Lys over 12°, fra 29° Ø. til N. 17° Ø., iøvrigt hvidt Lys.

**Schelde.** I August 1894 begyndes Afmærkningen i Mundingen af *Wester-Schelde* og i *Ooster-Schelde* efter det nye

Afmærkningssystem. I *Wielingen* forsynes samtidig Stump-tønde Nr. 4 med Diamant som Topbetegnelse.

**England. Themsen.** I *Barrow Deep* er til Afmærkning af Lossestedet for Mudderpramme udlagt følgende Tønder:

En grøn Spidstønde Nr. 1 med Ballon i 39 Fod Vand, fra *Heaps* Tønde i S. t. V.  $\frac{1}{4}$  V., 3 Kml.

En grøn og gul lodret stribet Spidstønde Nr. 2 i 61 Fod Vand, fra *Heaps* Tønde i S. t. Ø.,  $3\frac{1}{4}$  Kml.

En grøn Spidstønde Nr. 3 med Ballon i 41 Fod Vand, fra Fyrskibet »*Swin-Middle*« i SØ. t. Ø.  $\frac{1}{2}$  Ø.,  $3\frac{1}{2}$  Kml.

En grøn og gul lodret stribet Spidstønde Nr. 4 i 61 Fod Vand, fra *Heaps* Tønde i S.  $\frac{3}{4}$  V.,  $4\frac{1}{4}$  Kml.

En grøn Spidstønde Nr. 5 med Ballon i 61 Fod Vand, fra Fyrskibet »*Swin-Middle*« i SØ. t. S.  $\frac{3}{4}$  S., 4,1 Kml.

En grøn og gul lodret stribet Spidstønde Nr. 6 i 47 Fod Vand fra Fyrskibet »*Black Deep*« i NV. t. N.  $\frac{1}{4}$  N., 2,4 Kml.

En grøn Spidstønde Nr. 7 med Ballon i 29 Fod Vand, fra *North Knob* Tønde i NNØ., 1,1 Kml.

En grøn og gul lodret stribet Spidstønde Nr. 8 i 55 Fod Vand, fra *East Knob* Tønde i N. t. Ø.  $\frac{1}{4}$  Ø., 2 Kml.

En grøn og gul lodret stribet Spidstønde Nr. 10 i 37 Fod Vand, fra *Knob* Tønde i N.  $\frac{1}{2}$  Ø.,  $1\frac{1}{4}$  Kml.

Dybderne ved Springtidts Lavvande.

Den 1ste Juli 1894 ombyttes den NØ-lige *Maplin* Tønde med en Lystønde, som viser hvidt Lys med Formørkelser.

**Skotland. Montrose.** Ved *Scurdy Rocks* er udlagt en sort Tønde vager, fra *Scurdy Ness* Fyr i N.  $84^{\circ}$  Ø., 2,3 Kbl. og fra *Southfield* Flagstang i S.  $29^{\circ}$  Ø.  $56^{\circ}$   $42' 5''$  N. Br.  $2^{\circ}$   $25' 45''$  V. Lgd.

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

**Frankrig. Sainte-Marcouf.** Baaken paa SV-Pynten af *Saint Marcouf* er ølelagt af Søen.

### Nordlige Atlanterhav.

**Canada. St. Laurence Flod.** Følgende Forandringer i Afmærkningen ere foretagne udenfor Quebec:

Den sorte og hvide Tønde vager ved SV-Enden af *Channel Patch*, tæt ved *Stone Pillar* Fyr, er inddragen.

En rød Tønde vager ved V-Enden af *Hare Island Bank* ligger ved S-Kanten af 5 Fv. Kurven,  $\frac{1}{3}$  Kml. S.  $30^{\circ}$  V. for den i Kortene angivne Plads. Den ligger i Linien, de hvide Baaker ved V-Enden af *Grand Isle, Kamouraska* overet.

Den røde Tønde vager ved V-Enden af *Red Islet Bank* er inddragen.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine.** Redningsstationen ved *Cape Elizabeth* er flyttet til S-Kysten af *Dyers Cove*, c. 300 Alen S.  $35^{\circ}$  fra *Cape Elizabeth East* Fyr.

Taagesignalet er flyttet og gives nu  $\frac{1}{8}$  Kml. S.  $31^{\circ}$  Ø. fra *Cape Elizabeth East* Fyr.

**Narraganset Bay. Rhode Island.** Rød Tønde Nr. 2 ved *Seal Ledge* er flyttet og ligger nu fra *Beavertail* Fyr i S.  $72^{\circ}$  Ø. og fra *Branton Reef* Fyr i N.  $78^{\circ}$  Ø.

Den vandret stribede Tønde ved *Jones Ledge* er flyttet NV. hen og ligger nu fra *Beavertail* Fyr i N.  $50^{\circ}$  V. og fra *Whale Rock* Fyr i N.  $11^{\circ}$  Ø.

**Newport Harbor. Rhode Island.** Enden af Grunden, som skyder sig ud fra *Goat Island* S-Ende, er bortmudret. Duc d'Alben med Fyr, som stod ved S-Enden, er flyttet c. 300 Alen N.  $26^{\circ}$  V. hen.

Sort Tønde Nr. 3 ved *Gull Rocks* er flyttet og ligger nu c. 150 Alen N.  $8^{\circ}$  V. fra *Gull Rocks* Fyr.

**Narragansett Pier. Rhode Island.** Vraget NØ. for Redningsstationen ved *Narragansett Pier* er borttaget. Afmærkningen er inddragen.

**Fishers Island Sound. Connecticut.** Rød Tønde Nr. 2 ved *Gangway Rock* er flyttet og ligger nu fra *Watch Hill* Fyr i S.  $11^{\circ}$  Ø., 2 Kbl.

**Gardiners Bay. New York.** Omtrent den 31te Maj 1894 udlægges i 70 Fod Vand en sortmaalet Lystønde, mærket GI, der viser hvidt, fast Lys, c.  $\frac{1}{4}$  Kml. N.  $1^{\circ}$  Ø. fra *Gardiners*

*Island Fyr*, paa S-Siden af Indløbet fra *Block Island Sound* i *Gardiners Bay*.

**Long Island Sound S. New York.** Den røde Tønde,  $\frac{3}{4}$  Kml. N.  $46^{\circ}$  V. fra *Cold Spring Harbor* Fyr, er inddragen.

**Gedney Channel. New York.** Den sorte Spirtønde uden Nummer, ved Vraget af »*Talisman*«, i *Gedney Channel* er inddragen. Vraget er borttaget.

Den ydre hvide Spirtønde ved Lossestedet NØ. for *Gedney Channel* er inddragen.

### Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**Rusland. Dnieper Bugt.** Ved *Dnieper* Munding gøres følgende Signaler fra en Mast ved Lodsbygningen og fra et Skib i Flodmundingen:

En ligesidet Trekant betyder 7 Fod, en Firkant 1 Fod og en rund Skive  $\frac{1}{4}$  Fod. De angive den mindste Dybde i *Sburevski* Farvand.

**Kertsch Stræde.** Ø. for *Ak Burun* er Tønde Nr. 1 nu en rød Tønde med Stage og Ballon.  $45^{\circ}$   $19'$  N. Br.  $36^{\circ}$   $31'$  Ø. Lgd.

Tønde Nr. 2 er rød med een hvid, vandret Stribe, Stage og Kegle med Spidsen nedad.

Tønde Nr. 3 er rød med to hvide, vandrette Striber.

Tønde Nr. 4 er rød med tre hvide, vandrette Striber.

**Batum Det sorte Hav.** Paa Bølgebryderen, som er under Bygning ved *Tabia Burun*, ere følgende Fyr tændte:

I godt Vejr, 2 røde Fyr lodret for hinanden i 3 Fods Afstand. Det øverste Fyrs Højde: 19 Fod. Synsviddens: 5 Kml. Fyrene vises fra en Baake, der staar c. 50 Alen indenfor Bølgebryderens Yderende, og flyttes eftersom Arbejdet skrider frem.

I daarligt Vejr, naar de to røde Fyr ikke kunne tændes, vises 2 grønne Fyr lodret for hinanden i 3 Fods Afstand fra en Mast, der staar c. 150 Alen inden for Bølgebryderens Yderende. Det øverste Fyrs Højde: 23 Fod. Synsviddens: 5 Kml. Beliggenhed:  $41^{\circ}$   $39' 45''$  N. Br.  $41^{\circ}$   $37' 10''$  Ø. Lgd.

### Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. Mississippi.** Fyrtaarnet *Southwest-Pass* er brændt. Et midlertidigt Fyr tændes snarest mulig.

**Galveston. Texas.** Omtrent den 21de Maj 1894 flyttes *Galveston* Fyrskib, Nr. 28, som ligger inden for *Galveston Barre*.  $1\frac{1}{4}$  Kml. Ø. hen i 20 Fod Vand, tæt ved *Spit* Tønde Nr. 3's nuværende Plads, fra *South Breaker* Baake i N.  $2^{\circ}$  Ø., fra *Fort Point* Fyr i N.  $76^{\circ}$  Ø. og fra *Bolivar Point* Fyr i S.  $64^{\circ}$  Ø.

Naar *Galveston* Fyrskib er flyttet, forandres Afmærkningen ved Indløbet til *Galveston* saaledes:

*Southeats Channel* Tønde Nr. 2, 4, og 1 flyttes, som det gøres nødvendigt.

*Outer Bars* sort og hvid lodret stribede Tønde vager inddrages. *Inner Bar* sort og hvid lodret stribede Tønde vager inddrages.

*Galvelton Bar* Fløjtetønde inddrages for Sommeren.

*Spit*, Tønde, sort Spids Tønde Nr. 3, inddrages.

*South Side of Channel* Tønde, sort Tønde vager Nr. 3, udlægges i 18 Fod Vand, fra *Fort Point* Fyr i S.  $47^{\circ}$  Ø.

*Turn* Tønde Nr. 5, sort Tønde vager, flyttes SV. hen i 18 Fod Vand, ved Ø-Kanten af *Fort Point* Fyrs N-lige røde Sektor, fra *Fort Point* Fyr i N.  $29^{\circ}$  Ø.,  $\frac{1}{4}$  Kml.

*Pelikan Spit* Tønde Nr. 6, rød Spidstønde, udlægges i 15 Fod Vand ved Grundens Ø-Ende, fra *Bolivar Point* Fyr i S.  $13^{\circ}$  V. og fra *Fort Point* Fyr i N.  $51^{\circ}$  V.

Karantæne Tønden, rød Spidstønde, faar Nr. 8 og flyttes  $\frac{7}{8}$  Kml. S. hen, ovenfor *Hitchcock Reef* Baake, i 18 Fod Vand, fra *Hitchcock Reef* røde Baake i S.  $24^{\circ}$  V., fra den sorte Baake i S.  $81^{\circ}$  V. og fra *Tremont House* i N.  $30^{\circ}$  Ø.

### Karantænebestemmelser m. m.

**Danmark.** — Bestemmelserne i 2det Afsnit I. af Lov om Foranstaltninger mod smitsomme Sygdommes Indførelse i Riget af 2den Juli 1880 ere satte i Virksomhed overfor Skibe, som ankomme fra *Leith* og *Rotterdam*. Foranstaltningerne overfor Skibe fra *Konstantinopel* ere hævede.

**Portugal.** — *Riga* er erklæret for kolerasmittet.

#### ABONNEMENTSPRISEN

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

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

#### AVERTISSEMENTSPRIS:

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

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER FREDAG.

Nr. 39.

Kjøbenhavn, Fredag den 22. Juni 1894.

1. Aarg.

INDHOLD: Lidt om en Fiskerihavn ved Anholt, af Distriktslæge Thierry. — Kollisionen paa Kjøbenhavns Red. — Aluminium-Yachten »Vendensse«. — Manchester-Kanalen. — Fra Sø og Land. — Havarier og Forlis. — Engelske Domme. — Skibsefterretninger. — Fragtberetninger. — Efterretninger for Søfarende.

## Flensborgs Skibsbygning Selskab

udfører

Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kjæder  
særdeles hurtigt og billigt.

Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

## AXEL E. AAMODT.

18, Kongens Nytorv 18.

Grundlagt 1857. Telefon 106.

Normal-Blæk, Normal-Papir  
Normal-Konvolutter

til de af Regjeringen autoriserede Priser.

Telefon 1268.  
Telegr.-Adr. Nilsson 167.

## Carl Nilsson,

Amaliegade 37,

Kjøbenhavn K.

Lager af Olier og Maskin-Artikler.

Leverander  
til de fleste danske Damp-  
skibsselskaber.

## Carbolineum. Creosotolie.

Oskar Borch,

Gothersgade 158.

## Lastångare till salu.

Ångaren »Tyr«,  $\frac{3}{8}$  Ct., 1.  
l. Fr. V., om 478,48 R. T., bygd  
1872 af svensk plåt. Nya pan-  
nor 1885. Ny donkey 1894.  
Nyklassad och i utmärkt skick.  
Närmare meddela

August Leffler & Søn,  
Göteborg.

## Cacaopulver,

Kæks, Biscuits, Chocolate,  
Confekt.

Brødr. Tychsens Fabrikslager,  
Lille Kannikestræde 3, Kjøbenhavn K.

## J. Chr. Petersens Papirhandel,

Store Kirkestræde 1.  
Grundet 1845 Telefon 243.

Ny Skibsdagbøger  
med klassificeret Papir  
billigst.

## C. M. Fønnesbech,

Specialforretning i The.

Fine, kraftige Kvaliteter;

Udealg: Østergade 10. Kjøbenhavn.

De af Toldvæsnet  
 anbefalede

## Toldblanketter

ere paa Lager  
hos

## S. Friedlænder,

14 Ved Stranden.

## Ankere & Kjæder,

Tougværk og alle  
Skibs-Inventarier  
anbefales fra Lager.

John Forbæch,

St. Annæ Plads 19 & 21.

## A. C. Perchs

Thehandel Eftf.,

A. Rosourus Hansen,

Kronprinsensgade Nr. 5,

grundlagt 1835,

anbefaler ny hjemkommen The  
af udsøgt 1ma Kvalitet.

Fra Aktiebolaget Bofors & Gullspång i Sverrig leverer jeg  
paa Bestilling større og mindre Gjenstande i

## støbt Staal,

saasom:

Skibsstævne,  
Skibsskruer,  
Roerrammer,

Stempler,  
Krumtappe,  
Ambolte,

Tandhjul,  
Ankere,  
etc. etc

Støbt Staal fra Bofors-Gullspång er smeddeligt samt i Styrke  
og Sejghed fuldt jævnlørligt med det bedste smeddede Staal  
af tilsvarende Haardhedsgrad.

Kjøbenhavn.

Jørgen Jensens Efterfigr.

## Dækskoste

Dækskoste, 13 Rækker halvstive Piasava	6 Kr.	pr. Dusin.
do. 13 do. fint Piasava ud- mærkede Koste til Spulning af Dækket	8 »	»
Tjærekoste, rene Børster	7 »	50 »
Levanger	7 »	»
Kosteskafter	1 »	»

Alle Sorter Malerpensler anbefales. Ethvert Rederi samt  
Damp- og Sejlskibsførere vil se deres Fordel ved at købe  
deres Forbrug af Børstenbinderarbejde direkte hos mig, da jeg  
fabrikerer det selv. Ingen Specialiteter; som Fagmand udfører  
jag alt til Faget henhørende. Telefon Nr. 2625.

## HANS PREHN,

Børstenbinder.

Fabrik for Dæks- og Gadekoste.

Vesterbrogade 46.

## H. C. Petersen & Co.,

Udstillingsbygningen, Kjøbenhavn V.

Ludwigsbergs Donkey Pumper,

Pulsometre, Centrifugalpumper,

samt alle Sorter Pumper og Sprøjter

i bedste Konstruktioner

til billige Priser.

## Engelberts originale Olie,

bedste Cylinder-Olie,

leveres til nedsat Pris.

Mod Efterligninger advares.



# „Dansk Søfartstidende“

begynder den 1. Juli et nyt Kvartal. Bladet bringer Artikler om alle i Forbindelse med Skibsfarten og Fiskeriet staaende Forhold og følger alle Bevægelser paa Søfartens Omraade her hjemme og i Udlandet; det bringer ugentlige Beretninger om Fragtforholdene gennem Meddelelser fra London, Liverpool, Newcastle o/ Tyne, Lübeck, New-York og Kjøbenhavn; det indeholder Søkartarkivets „Efterretninger for Søfarende“.

„Dansk Søfartstidende“ bringer en ugentlig Oversigt over danske Skibes Bevægelser, støttet paa Meddelelser fra de fleste danske Damp- og Sejlskibs-Rederier; endvidere udførlige Meddelelser om Nybygninger, Havarier, Forlis. Det bringer Beretninger om Forhyringsforholdene, maanedlige Meddelelser om Fiskeeksporten og Fiskehandelen, Oversigt over de meteorologiske Forhold m. m. m.

„Dansk Søfartstidende“, Organ for Søfarten og Fiskeriet, fremtræder tillige som Efterretningsorgan for Skibsfarten og bringer gennem sine talrige Forbindelser i Ind- og Udland udførlige og paalidelige Meddelelser om alle Søfartsforhold.

Abonnement for Juli Kvartal 1894 à 1 Kr. 50 Øre foruden Postpenge, tegnes paa alle kgl. Postkontorer og Brevsamlingssteder, i alm. dansk Skibsførerforenings Kontor, St. Annæ Plads 13, K, fra 11—3, i Redaktionen, Holsteinsgade 9, Ø, og hos Fuldmægtig Westrup i det forenede Dampskibsselskabs Skibsinspektion. Dansk Søfartstidende egner sig fortrinligt til Annoncer, der ønskes udbredte i alle Søfartskredse i Ind- og Udland.

Annoncer modtages ovennævnte tre Steder og i Triers Bogtrykkeri, Bredgade 32, K.

## Galle & Jessens

oljefri, rene Poudre

## Cacao uden Sukker

kan særlig anbefales

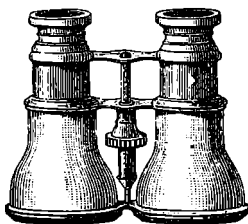
til Skibsbrug.

## Aut. Forhyringsagenter,

Kjøbenhavn.

F. Jepsen, Toldbodgade 2.

W. H. Wulff, Toldbodg. 15.



H. & Holst's

Efterfølger,

Hans Liisberg,

Uhr- og 408

Instrumentmager.

**Køb, Salg og Nybygning af Sejl- og Dampskibe, Uddybningsmateriel, Transportpramme, Bugser- og Petroleumsaade**

besørges fordelagtigt af

**Ingeniør Andr. Vang, Kjøbenhavn.**

## Staaltraadstovværk

i alle Kvaliteter og Konstruktioner for Transmissioner, Hejseværker, Kraner, Tovbaner etc.

**Galvaniseret Jern- og Staaltraadstovværk, Galvaniserede Staaltraads Trosser og Kabler samt Liner til Skibsbrug, Lynafledertovværk af Jern og Kobber, Staaltraadsliner til elektriske Buelamper, Transmissions-Tov af Hamp, Manila og Bonuld, Transmissions Tov- og Snoreskiver, Patent-Laase og Patent-Smørelse for Staaltraadstovværk etc. leveres fra**

**KABELFABRIK, LANDSBERG a/W.**

ved Repræsentanten for Danmark

**WM. GOTTSCHALCH**

Niels Juelsgade Nr. 1,

Kjøbenhavn K.

## C. F. Schlüter,

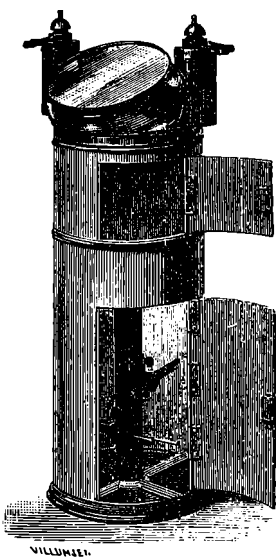
teknisk Maskin- og Skibshandel.

Grundlagt 1857.

Kjøbenhavn. 26, Peder Skramsgade, K.

Import og Export-Lager til en gros Priser af Maskin- og Cylinderolier og Alt til Sømaskiner henhørende.

## Cornelius Knudsens Etabl.,



37. Kjøbmagergade Kjøbenhavn.

Patent Multiplicator, Kompasser,

Sprit- og Baadskompasser,

Patent Tidsglas. Saltmaalere.

Sextanter og Oktanter.

Kaptejn Rungs

Universal-Bathometer.

Logge og Loddemaskiner.

Dybhavsthermometre

med Vendeapparat.

Barometre, Thermometre, Manometre.

Indicatorer. Tegnebestikker.

Parallelealer.

Marinekikkerter.

Complete Dykkerdragter

Premierløjtnant Clausens

Patent Universal Deflektor.

Reparationer udføres med Omhu.

## Ny Carlsberg Øl

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

Bryggeriets Aftapningsanstalt: Pileallé 5.

Depot: Toldbodgade 14.

## Lidt om en Fiskerihavn ved Anholt.

Af Formand for Anholt Havneudvalg, Distriktslæge Thierry.\*)

I »Dansk Søfartstidende« Nr. 10, 11 og 12 har Hr. Vandbygningsdirektør Otterstrøm imødegaaet Hr. Kaptajn Trolles Udtalelser om Vandbygningsvæsenets Ordning og dermed ogsaa omtalt det projekterede Havneanlæg ved Anholt. I dette Indlæg er der formentlig indløbet enkelte Fejltagelser og Misforstaaelser af de faktiske Forhold, der unægtelig forrykke Synspunkterne væsenligt. Jeg skal i al Ærbødighed og Høflighed søge at paavise ialt Fald nogle af disse.

Hr. Vandbygningsdirektøren taler først om en Agitation, der er dreven for at fremtvinge en kun fra et ensidigt Standpunkt ønskelig Afgørelse. »Med Hensyn hertil kan jeg rolig forsikre, at det eneste Standpunkt, hvorfra der ialfald mig vitterlig er drevet Agitation, er Hensynet til Kattegatfiskernes Vel, og al Agitation er derfor ene gaaet ud paa at skaffe disse — som en Rigsdagsmand udtrykte sig — »en Havn med Vand i, i Stedet for en med Sand i.«

Og det er vist heller ikke muligt at tænke sig noget som helst andet Motiv, hverken hos Søofficererne, der enstemmig holde paa at anlægge Havnen ved Øens Nord Vestpynt »Stenklipperne«, eller hos alle andre Sømænd og navnlig de Fiskere, der skulle benytte Havnen. Herom er der kun en Mening hos alle virkelig Søkyndige, og —

\*) Vore Læsere ville erindre, at der her i Bladet i Slutningen af det forløbne og Begyndelsen af dette Aar blev ført en indgaaende Diskussion mellem Hr. Vandbygningsdirektør Otterstrøm og Hr. Kaptajn Trolle om vore Havnebygningsforhold. Der blev under denne fremdraget forskellige Havnespørgsmaals Historie og nuværende Stilling, og det blev fra Kaptajn Trolles Side gjort gældende, at det ikke var forsvarligt længere at udsætte Anlægget af en Havn ved Anholt. Vi modtog allerede den Gang ovenstaaende Indlæg i dette Spørgsmaal fra Formanden for Anholt Havneudvalg, Hr. Distriktslæge Thierry, men da vi ikke gerne vilde føre Diskussionen for langt bort fra dens Kærnepunkt — Spørgsmaalet om Sømandsstandens Indflydelse paa Projekteringen af Havneanlæg — og ind paa lokale Havnespørgsmaal, fandt vi det rettest den Gang ikke at optage det. Imidlertid er det indlysende, at Spørgsmaalet om Anholt-Havnen er af saa stor Betydning for vort Kattegatfiskeri, at det paany maa fremdrages. Der fandt i Slutningen af sidste Rigsdagssamling en Forhandling Sted om flere Havnespørgsmaal og deriblandt ogsaa om dette, og det viste sig under denne — hvad man for Resten vidste fra tidligere Forhandlinger — at Lovgivningsmagten ikke er uvillig til at bevilge de fornødne Midler til en Havn ved Anholt, men at man kun ikke kan bestemme sig til Stedet for dens Anlæg, idet der herom stadig hersker Uenighed mellem Vandbygningsvæsenet og de Søkyndige. At Sagen imidlertid ikke bør forsumpe, fordi man ikke kan enes om Stedet, hvor Havnen skal ligge, derom turde vel alle være enige, og naar vi nu fremdrage den paany, er det i Haabet om at kunne yde Bidrag til dens Løsning paa den ene eller anden Maade. At vi dog absolut ønske, at den af alle Søkyndige anbefalede Plan om en Havn ved Stenklipperne maa gennemføres, behøve vi neppe at tilføje.

Det efterfølgende Indlæg angiver utvivlsomt de Anskuelser, som Anholt's Beboere og Kattegatfiskerne nære om denne Sag

Red.

for blot at nævne et Eksempel — den tidligere Postfører til Anholt, Fisker I. Andersen af Hornbæk, der i nævnte Egenskab i c. 19 Aar ved Dag og ved Nat, Sommer og Vinter, og baade før og efter den Tid, som Fisker har besejlet Anholt, siger, at han aldrig vilde sætte sit Navn under paa et Andragende om Havn ved »Dræthøj«, men 20 Gange — om det kunde hjælpe — om en Havn ved »Stenklipperne«, og det ikke blot hvad Besejling, Opankring etc. angaar, men netop og fornemmelig for Tilsandingens Skyld, der ved »Dræthøj« vilde finde Sted, som ved Hornbæk, Gilleleje, Hundested og andre Steder, hvor ganske lignende Strøm- o. a. Forhold, en flad Bugt etc. findes.

Hornbækkerne, Gillelejerne o. a. beklage nu, at de — istedetfor at bygge deres Havne ude paa Pynten, f. E. Ellekilde Hage, Gilbjerg Hoved etc., hvor Strømmen skærer bort og gør det umuligt for Sand at aflejre sig, hvilket Forhold ikke forandres, fordi den alt tilstedeværende, i Søen fremskydende Pynt forlænges en Smule med en Havnemole — have, for at faa Havnen nærmere Byen, bygget den i Bugten, hvor den sandes til, idet Forholdene her forandres væsenlig, naar en Mole eller blot en Bro bygges fra den flade, jævnt løbende Kystlinie lige ud i Søen. Den fanger og samler Sandet. Vi staa nu her ved Anholt overfor ganske lignende Forhold, have Valget imellem en flad, sandet Bugt med svagere Strøm og en Stenpynt med stærk Strøm, og burde derfor formentlig ikke atter begaa en ganske lignende Fejl, at bygge Havnen i Bugten i Stedet for paa Pynten. Det er en sikkert gylden Regel, at bygge sin Havn paa Pynten og ikke i Bugten netop for Tilsandingens Skyld.

Ingen kender Forholdene ved Anholt's Kyster som denne Mand og lad dette Vidnesbyrd afgjort gaa i praktisk Retning, saa stemmer det ganske med Søofficerernes Mening og Marinens sikkert yderst nøjagtige Opmaalinger i 1886 og 1891, der vise og bevise, at der findes Sandbevægelser og Forflytninger af Materiale Sted ud for »Dræthøj«, idet Dybdeforholdene der havde forandret sig fra 1886 til 1891, medens Forholdene ved Stenklipperne derimod vare væsentlig uforandrede, hvilket heller ikke let var muligt andet, da Bunden der, hvor Havnen skulde være, bestaar af Ler, (Blaaler) og Sten, altsaa af ikke let flytteligt Materiale, hvilket ogsaa bevises derved, at de samme Sten, som de gamle Anholtere nu se dernede paa Bunden, saa de paa som Drengene ved deres Torskepilkeri etc., baade dengang og nu. Og hermed vil jeg, da jeg ikke tvivler om, at Marineofficererne nok selv ville vide at forsvare deres Opmaalingers videnskabelige Nøjagtighed og Paalidelighed, der bl. a. viser, at 12 Fods Kurven, som det her væsentlig kommer an paa, ligger 3—4 Gange saa langt ude ved »Dræthøj« som ved »Stenklipperne«, gaa over til det lokale Vidnesbyrd herfra.

At dette ligeledes stemmer overens med alle andre Sømænds og Søkyndiges, er jo paa en Maade ikke saa forunderligt, paa en anden Maade er det dog næsten, idet Anholterne i denne Sag — hvilket virkelig er al Paa-skønnelse og Ære værd — netop ikke tale i Favor af deres egen Bekvommelighed eller deres egne private Ønsker

og Fordel, men lige tværtimod, idet »Dræthøjpladsen« ligger Byen langt nærmere end den anden Plads, saa at man endog kan høre Udtalelser som »at bliver Havnen bygget ved »Stenklipperne« er den ingen Nytte til for Anholterne.« Om nu dette end er en Overdrivelse, viser det dog, hvor langt det er fra at Anholterne ved at udpege »Stenklipperne« som den — netop for Tilsandingens Skyld — sikreste Plads til en Havn, tale for deres egen Sag. Spørg en Anholter, hvor han helst vil have Havnen og han vil ganske sikkert svare: »ved Dræthøj«, fordi den kun ligger 10 å 15 Minutter fra Byen og han stoler paa, at bygger Staten en Havn, sørger Staten ogsaa nok for at holde den fri for Sand ved at mudre den op. Men spørg dem, ialfald de af dem, der have Intelligens nok til at have Begreb herom, hvor Havnen vil være mindst udsat for at s a n d e til, og de ville være hæderlige og ærlige nok til — imod deres egen Fordel — at svare: »ja, ved Stenklipperne vil den ikke s a n d e til.« Jeg ved ikke, om jeg til alle disse overensstemmende Vidnesbyrd endnu tør føje mit eget, der grunder sig paa et mere end 20-aarigt lokalt Kendskab til Forholdene, i hvilke 20 Aar jeg har sejlet, roet, badet, vadet og svømmet Hundreder og atter Hundreder af Gange netop paa de paagældende Steder, og saaledes har havt ret rigelig Lejlighed til at lære Dybde- Bund-Strøm o. a. Forhold at kende og selvfølgelig har undersøgt og overvejet alle disse Forhold med Hensyn til det paagældende Spørgsmaal, ialfald i de senere Aar. At jeg tidligere har været Sømand og senere lært Landmaaling, Nivellering, Dræning etc. kan vel ialfald ikke skade med Hensyn til at iagttage sligt, saa jeg kan ikke sige andet, end at de — og det er formentlig alle, der kunne have nogen Mening derom, den projekterende Ingeniør ene undtagen — der sige, at Havnen absolut — netop for Tilsandingens Skyld — bør ligge ved »Stenklipperne« efter min ringe Mening have Ret.

Foruden de stabile Bund- og Dybde-Forhold ved »Stenklipperne« og de gunstigere Besejlingsforhold, som Vandbygningsvæsenet indrømmer ere til Stede, og det, at Havnen kan blive 1 Fod dybere, hvilket har meget at sige med Hensyn til Havnens Nyttевærdi i Fremtiden, da Fiskefartøjerne stadig bygges større — der var saaledes forleden Dag nogle Fiskere her, hvis Fartøj stak 10½ Fod og allerede for et saadant Fartøj vilde Dræthøjhavnen være saa temmelig unyttig — taler ogsaa stærkt for Havnens Anlæg ved »Stenklipperne«, at der her udfor i kort Afstand fra Land — saa kort at man med Kanonbaadene kunne, som det i Sømandssproget blev sagt, løbe lige ind i Land med 17 Fod Vand — findes en Sænkning ∘: en Fordybning i Havbunden af ret betydelig Udstrækning, det saakaldte »Stenklippedyb« med henimod 20 Fods Vanddybde og med fast, uflyttelig Bund af Ler og Sten, der aldrig ses dækket af Sand, idet, som bemærket, man stadig ser den samme Stenbund, hvorover der gerne staar Fisk, Torsk, Kuller, hvorfor det, som ligeledes bemærket, er og altid har været, saa længe al Tradition gaar tilbage, et for Pilkning søgt Sted. Men af hvor stor Betydning for et Havneanlæg et saadant konstant Dyb med altid fast Bund og frisk Strøm lige udenfor Havnemundingen er, turde formentlig være umiddelbart indlysende, sammenlignet med Dræthøjegnens bevægelige Sandbund med kun 10 å 12 Fod Vand, hvad Marinens Opmaalinger have paavist.

At der i ret betydelig Afstand S V for »Stenklipperne« ved Marinens Opmaalinger fandtes en enkelt lille Pul med kun 11 Fod Vand, synes man at ville gøre et uhyre Nummer ud af, idet denne ulykkelige lille Pul, som, hvis den skulde vise sig at være konstant, jo saare let kan afmærkes, skulde gøre Stenklippehavnen umulig eller dog prekær, medens Sandheden er, at den er uden Spor af Betydning, da man' jo paa hele Flakket udfor Dræthøj ikke mange Steder med Sikkerhed kan gøre Regning paa synderlig mere en 11—12 Fods Vanddybde, hvilket aldrig er anført til Forkleinelse for Dræthøjhavnen, hvad derimod det langt større Stensørerev, med sine 5—9 Fod Vand, S V for denne, langt snarere kunde; og det saa meget mere, som det ca. 12 Fods Løb Syd paa mellem Stensørerevet og Landet, som Kattegatskortene endnu opvise, vel snart er reduceret til Halvdelen, saa at endog særdeles godt kendte Folk, ja Anholterne selv, foretrække at gaa udenom, hvilket stiller de stabile Dybdeforhold ved »Stenklipperne« i et endnu klarere Lys. Det, der synes at have forskrækket Ingeniøren for Stenklipperne, er formentlig at han en af de første Gange, han var paa Anholt, for at undersøge Forholdene, fandt en lille Rende med Vand indenfor den nordre Stenklippe, medens han senere fandt, at der havde lagt sig Sand der, saa at han kunde gaa tørskoet derud. En liden Grund til en stor Forskrækkelse; thi jeg frygter slet ikke for at sige det — dette Forhold har vekslet mange Gange, baade før og senere, og Ingeniøren kan meget let risikere at finde det omtalte Vand indenfor den nordre »Stenklippe« igen, hvis han skulde komme hertil, især hvis det er Højvande, men — det har aldeles intet med Havnen eller Havnepladsen at bestille, da intet Menneske tænker paa at lægge Havnen ved »Stenklippernes« indre, men derimod ved deres ydre Ende, hvor der aldrig ses Sand, men derimod altid rene, af Strømmen beskyllende Stene, et Forhold, der næppe vilde ændres synderligt, fordi de alt tilstedeværende Pynter forlængedes en Smule, eller forandredes til Havnemoler. At der løber Sand rundt om Anholt med Strømmen, hvorved der efterhaanden lægges til i Bugterne og skæres bort af Pynterne, følger af sig selv, men hvorfor da ikke lægge Havnen paa et af de Punkter ∘: Pynter, hvor der ikke lægges til, men skæres bort? Og da man nu er saa heldig her at have en Lokaltet, en Pynt, in casu »Stenklipperne«, der rager — om jeg saa maa sige — udenfor det hele, ud i Sejldybte, en Pynt, hvor alt hvad der kan bortskæres forlængst — vel for Aarhundreder eller Aartusinder siden — allerede er bortskåret og hvor Forholdene nu er stabile og konstante, hvorfor da ikke benytte dette Sted, saa meget mere som alle andre Forhold i Sø og paa Land tale derfor?

Ganske anderledes vilde, som alt bemærket, Forholdene ændres og forandres til det værre ved »Dræthøj«, hvis man fra den flade Bugts jævntløbende Kystlinie bygger — som projekteret er — en Mole eller fast Dæmning lige ud i Søen, tværs paa den langs Kysten løbende sandførende Strøms Retning, og at den projekterede Mole ikke var tænkt som Forsøgs-mole, men som permanent Værk, turde dog til Evidents fremgaa af den Omstændighed, at en meget betydelig Del, c. ¼ af den forlangte Sum, var bestemt til Opførelse af en Havnebygmesterbolig ved den indre Ende af Molen. Havde dette ikke været, havde man vist set temmelig rolig paa Molen, idet denne jo nok

skulde have vist, at det rette Sted ikke var her; hvilket — befrygtedes der — kunde faa til Følge, at man : Avtoriteterne, sigende: »her eller ingen Steder«, opgav det hele, og Kattegatsfiskerne saaledes ikke faa den Havn, de og Kattegatsfiskeriet trænge saa overordentlig haardt til. Thi hvorledes vilde det gaa ved en slig Mole? Saa snart den langs Landet løbende Strøm støder paa Dæmningen, standses eller dog mindskes Farten, ved den omgaaende Bevægelse, som Strømmen nu er nødt til at gøre, en Del af det Sand, den fører med sig, vil synke til Bunds og der vil efterhaanden lægge sig Sand lige ud til Havnemundingen. Dog, dette er langt fra det værste; men en Del af Sandet vil finde ind i selve Havnen og bundfalde sig der, da Strømmen her i Bugten i Reglen ikke er synderlig stærk, og i al Fald aldrig saa stærk som ved Pynten. Men, hvad endnu værre er, den Revle, Hornfiskerevlen kaldet, der — rigtignok i temmelig variabel Afstand og af variabel Bredde og Mægtighed efter Storm- og Strømforhold — nu løber langs Kysten og paa hvis Yderside Havnen er tænkt anlagt, vil, som det har vist sig andre Steder under lignende Forhold, ja som det med Nødvendighed maa blive Tilfældet, simpelthen følgende de samme Love, der nu lader den følge Kystens Krumninger og Bugtninger, krumme sig uden om Havnemundingen og tilspærre denne, og man har da, hvad Rigsdagsmanden talte om, en »Havn med Sand i, i Stedet for en med Vand i«; en Eventualitet, der dog sikkert burde undgaa, hvis muligt? Og det er muligt; thi denne sidste og værste Fjende af Havnen, Hornfiskerevlen, findes slet ikke ved »Stenklipperne« og kan, i Følge Forholdenes Natur, aldrig danne sig der — paa Pynten, medens dens Dannelselse aldrig kan forhindres nede i Bugten — med mindre man kan omgaa Naturlovene. Hvorfor man derfor partout vil vælge et Sted fuldt af Vanskeligheder, hvoraf i al Fald adskillige saare vanskeligt lade sig besejre, i Stedet for et Sted, der i sig selv frembyder næsten alle tænkelige Fordele: 1) ingen Revledannelse, men (vertimod en 2) Sænkning af Bunden med henimod 20 Fods konstant Vanddybde med fast uflyttelig Bund af Ler og Sten, 3) en Pynt med altid stærk Strøm, der ikke tillader Sand eller andet Materiale at aflejre sig, hvor Havnen skal være, nemlig ved Pyntens Yderende — ved dens Inderende maa der aflejre sig saa meget Sand der vil; det er saa temmelig ligegyldigt, da dette formentlig altid har fundet Sted, maaske siden den sidste Glacialtid, uden at der derfor har lagt sig Sand eller dannet sig Revler ved dens Yderende, idet disse Forhold svinge mellem Grændser, der ikke berøre Havnestedet — endelig 4) langt bedre Besejlingsforhold og — hvad man synes at opfatte som en Mangel ved Pladsen — 5) Læ af »det for Sejladsen saa farlige Nordvestrev«, der vertimod virker som en uhyre Bølgebryder, saa at her altid er mere smult end ved noget andet Punkt af Kysten, hvorfor Fiskefartøjerne allerede nu fortrinnsvis søge til Ankers her i Nærheden af »Stenklipperne« med næsten alle Vinde, hvad bl. a. ogsaa Benævnelserne »Kufallet« og »Kutterhavnen« noksom vidne om.

At Forholdene i Land ligeledes ere langt heldigere ved »Stenklipperne«, idet der her er en relativt ubegrændset Plads til Havneterrain, Bygninger m. m., hvorimod der saa godt som slet ingen Plads findes ved »Dræthøj«, da de høje Klitbakker her gaa næsten lige til Havet, skal, som det mindre væsentlige, kun berøres.

Det synes i det hele, selv med den allerbedste Villie, umuligt, at finde andet til Støtte for Havnen ved »Dræthøj«, end dens Nærhed ved Anholt By; men, hvor behageligt dette end kunde være, baade for mig og de andre Beboere af Anholt, tynger det dog alt for lidt i Vægtskaalen til at veje op imod de mange og betydelige Fordele ved »Stenklipperne«, og da navnlig først og fremmest den, at det ubetinget er det Sted, der frembyder den mindst mulige Fare for Tilsanding.

Hvis jeg skulde søge nogen anden Grund til den sikkert enestaaende Haardnakkethed, hvormed Stedet ved Dræthøj, trods alt, hvad der taler imod det, fastholdes, turde den maaske — jeg vil gerne udtrykke mig saa ærbødigt og høfligt som muligt — søges i, hvad der sikkert med fuld Ret kaldes den videnskabelige Stridighed eller Rethaveri, der, som bekendt, er meget stor. Har en Videnskabsmand engang leveret et Arbejde og sagt: der skal Skabet staa«, saa skal det staa der, hvor meget der saa kan tale derimod. Jeg mindes at Professor Steenstrup engang i en Samtale om arkæologiske Forhold, sagde til mig: »Husk paa, at intet sidder saa fast som en Teori«. Nu, Franskmændene have et Ordsprog, der siger, at »Intet er saa haardnakkethed som en Kendsgerning«. Vi staar her overfor et saadant Tilfælde, hvor Teori staar mod Kendsgerning og vice versa. Teorien har her ganske vist Autoriteten paa sin Side, unægtelig en mægtig Støtte; vi have ikke andet end selve Kendsgerningerne: Sandet ved »Dræthøj« og Vandet ved »Stenklipperne«. Vi kunne maale Dybden Dag ud og Dag ind, Aar ud og Aar ind og se, at Dybden er den samme ved »Stenklipperne«, medens den er variabel og svingende ved »Dræthøj«; men hvad hjælper det? Gid Sandet og Materialvandringen kunde og vilde flytte sig, in casu fra »Dræthøj« til »Stenklipperne«, paa Ingeniørernes Ord. Ingen skulde være gladere derved end vi herovre, som saa ikke blot fik en sandfri Havn, men oven i Købet paa det for os nærmeste og bekvemmeste Sted; men Sandet gaar — desværre — fremdeles sin Gang ved Dræthøj.

Men for de ulykkelige Fiskeres Skyld, der nu atter i Vinter, som i de forrige, have ligget og flakket her omkring Øen i stadig Fare for Liv og Ejendom, mistende saa et Anker, saa et Sejl, saa deres Fangst, for deres Skyld bede vi Videnskaben — og vi ville gerne bede saa indtrængende som muligt — overvej dog en Gang endnu, om det ikke kunde tænkes muligt, at Videnskaben — selv den allerbedste kan jo dog tage Fejl — i dette ene Tilfælde kan have set noget fejl paa de, sikkert netop paa Grund af deres Inkonstans og Variabilitet yderst vanskelige Forhold, og maaske netop fra allerførst af ladet sig noget paavirke af lokale Udtalelser, der udpegede »Dræthøj« som det for Anholterne bedste Sted til Havnen — og A engang sagt, følger B og hele Alfabetet efter med videnskabelig Nødvendighed og Stridighed. Og denne Stridighed bærer dog sikkert sin Del af det ganske vist store og tunge Ansvar — og vi som daglig have Fiskernes Farer, Tab og Lidelser for Øje føle det maaske dog nok saa tungt som andre, der ikke have det — som unægtelig paahviler enhver, der paa nogen Maade lægger Hindringer i Vejen for dette smukke, gavnlige, ja, naar Sandheden skal siges, i høj Grad nødvendige Anlæg. Og i Følelsen heraf sige vi: kan eller vil Videnskaben ikke vige for Kendsgerningerne, byg os saa Havnen ved

»Dræthøj«, tag alle mulige Kauteler, og vi ville haabe, at den maa staa; men byg den, det ene eller andet Sted, thi at de ulykkelige Kattegatfiskere, ja Landets Fiskere overhovedet, skulle straffes med slet ingen Havn at faa ved Anholt, fordi der kan bygges Havn paa to Steder — det er dog for galt!

## Kollisionen paa Københavns Red.

Som det vil være de fleste af vore Læsere bekendt, fandt der i Lørdags, den 16de Juni, paa Københavns Red et Sammenstød Sted, der har vakt en ikke ringe Opsigt, fordi det foregik ved højlys Dag og under ganske rolige Vejrforhold, og fordi særlig det ene af Skibene blev ret medtaget. Da det ved denne, saa lidt som for øvrigt ved de fleste Kollisioner paa Søen, ikke er muligt at udtale nogen begrundet Mening om de Aarsager, der have fremkaldt den, forinden fuldstændige og nøjagtige Oplysninger fra alle Sider foreligge, skulle vi indskrænke os til at referere Begivenheden gennem nedenstaaende Meddelelse, som Føreren af det ene af Skibene, Dampskibet Castor, Hr. Kaptajn Kruse, velvilligt har tilstillet os. Vi bemærke kun forinden, at Sammenstødet fandt Sted Kl. 3 om Eftermiddagen mellem Det forenede Dampskibsselskabs Skib Castor og Det Hamburg-Sydamerikanske Dampskibsselskabs Lissabon, Kapt. Holm. Det første kom fra Riga med en kostbar Ladning af Jernbanemateriel, Bræder og Stykgods og anløb København for at fylde Kul, forinden det fortsatte Rejsen til Antwerpen og Sortehavet; Lissabon havde lossat noget af sin Last her og skulde afgaa til Göteborg og senere til Brasilien; det fik ved Sammenstødet nogle Huller i Styrbords Boug og maa reparere. Castor blev Mandag Aften af Switzers Damper Kattegat, efter at være tættet og udpumpet, bugseret ind i Kalkbrænderihavnen, hvor det losses Lasten; det skal derefter reparere paa Refshaleøen.

Om selve Sammenstødet meddeler Hr. Kaptajn Kruse os følgende:

»Vi passerede Kl. 3,5 c. 1½ Kabellængde vest om Middelpultens Vager og stevnede i omtrent to Minutter op mod To-Kosten paa Stubbens SO Hjørne og drejede derefter gradvis for Styrbords Ror over mod Stubben. Da Farvandet aabnedes fri af Trekroner, blev vi en større Damper vaer, der kom ud fra København. Dampere gav et kort Stød i Flojten og noget derefter tre Stød. Da Castor befandt sig paa den rette Side af Farvandet, tæt ved Tre-Kosten, stoppedes Maskinen, og da det syntes at fremgaa, at en Kollision var uundgaaelig, eftersom den modgaaende Damper nærmede sig med stærk Fart, uden tilsyneladende at forandre Kurs, lod vi straks bakke fuld Kraft. Efter at der var bakked hos os i c. 3 Minutter og Farten var gaaet fuldkommen af Skibet, befandt vi os tæt op ved Tre-Kosten, der betegner Sydsiden af Stubbegrunden, og stevnede Farvandet ind med Frue Kirke ret for, da Kollisionen skete; Dampere løb med stor Kraft midtskibs i os, lavende Hul paa c. 6 Fods Længde og 13 Fods Dybgaaende, c. 7 Fod ind i Dækket, og Castor begyndte at synke øjeblikkelig; saa snart han var klar af os, gik vi fuld Kraft frem med haardt Bagbords Ror, for at faa Skibet paa Grund. Skibet kom dog kun c. 8 Favne frem, da det stod fast, idet vi allerede vare klos paa Grunden paa Nordsiden af Løbet; vi lode dog endnu Maskinen gaa frem i nogle Minutter, men opnaaede kun, at Skibet drejede med Agterenden ud i Løbet. Da Skibet var sunken, havde det 18 Fod Vand for, (Skibet laa forinden Kollisionen 17,4 Fod for), midtskibs 19 Fod og agter 23 Fod. Skibet, der jo kun havde bevæget sig nogle faa Favne efter Kollisionen, var herefter saa vestlig i Far-

vandet, som der havde været Mulighed for at komme. De vandtætte Døre i Skodderne vare imidlertid blevne lukkede og der gaves Ordre til Baadenes Udsætning og Fyrenes Slukning, for at undgaa en Kedelekspllosion, ifald Vandet skulde komme i Maskinrummet. Da Skoddet imidlertid holdt nogenlunde tæt, sattes Pulsometeret i Gang, for at pumpe Vandet, der trængte igennem Skoddet, ud, og Vandet holdtes med dette ude af Maskinrummet. Kort efter kom Dykkerdamperen Kattegat langs Siden for at yde os Hjælp. Vi havde imidlertid faaet Damp paa Dampkedlen, der holdtes gaaende hele Natten, for at holde Vandet ude af Maskinrummet. Kl. 8 Aften begyndte vi at losse i Lægtene.

## Aluminium-Yachten „Vendensse“.

I denne Tidendes Nr. 18 gav vi en indgaaende Beskrivelse af denne Yacht, som, det vil erindres, har gjort sig bemærket ved, at Aluminium er i stor Udstrækning benyttet til Skrog og Apterling. Vi skulle nu give nogle Oplysninger om, hvilken Erfaring man siden den Tid har indhøstet med denne Yacht vedrørende ovennævnte Materialer Anvendelighed til Skibsbrug (»Le Yacht«).

Yachten blev sat i Vandet i Begyndelsen af December 1893, og sejlede 8 Dage efter Afløbningen til Havre, hvor den fortøjedes i Handelsbassinet ved Siden af den kobberforhudede »Velox«. Her blev den liggende uden videre Tilsyn til midt i Marts, da den underkastedes en grundig Undersøgelse. Det viste sig da, at paa hver Side af Fartøjet var Malingen afskraben paa en Overflade af 2 til 3 Kvadratmeter; overallt, hvor Malingen var urørt, var Skibsidens Metal fuldstændig blank og ren, men de for Maling blottede Steder udviste begyndende Tæring, og det saa ud til, at Søvandets Indvirken paa Aluminium havde staaet paa i længere Tid. Efter at have underkastet Mandskabet et Forhør erfarede man, at paa Vejen til Havre havde Yachten flere Gange taget Grunden, ligesom den havde karamboleret med Tømmer, der flød paa Floden; talrige Striber og Afskrabninger langs Skibsbunden vare da ogsaa synlige.

For at man kunde overtøye sig om, til hvilken Udstrækning Pladerne vare angrebne, bleve de paany skrabeede rene. Man fandt da, at gennemgaaende var Pladernes Iltning endnu ikke vidt fremskreden, men forskellige Steder, særligt langs Omkredsen af den for Maling blottede Del af Skibssiden, fandtes temmelig dybe Gruber. Tæringen var større, end den sædvanligt viser sig paa Aluminium, der har været nedsænket i Søvand, hvilket maa skyldes de særlige Forhold, hvorunder »Vendensse« var oplagt i Handelsbassinet i Havre. Vandet i dette Bassin bliver kun meget lidt fornyet; det modtager Farverierne i Reglen syreholdige Afløb; de talrige i Bassinet fortøjede Jernskibe og kobberforhudede Træskibe fremkalde galvaniske Strømme; Bassinvandets iltende Virkning er da ogsaa almindelig kendt. Naar hertil føjes den Omstændighed, at den blottede Del af Yachtens Aluminium-Overflade var beliggende lige op af en flere Hundrede Kvadratmeter stor Kobberoverflade paa »Velox«, er det ikke til at undre sig over, at den ovennævnte Tæring viste sig, saa kort Tid efter at Fartøjet var sat i Vandet.

Yachten blev nu renset og malet, og Ejeren afgik derefter med den over Kanalen, hvor man fik haardt Vejr; her viste Yachten sig at besidde fortrinlige Egenskaber som Søkib og Hurtigsejler. Paa Grund af Resonancen skal Søens Slag mod Metalskibssiden have fremkaldt en saa øredøvende Larm, at man hvert Øjeblik troede, at det vandtætte Rum var bleven fyldt med Vand. Efter Ankomsten til Gosport blev Skroget atter underkastet en grundig Undersøgelse, men der fandtes ikke Spor af Lækage.

Grundet paa den med »Vendenesse« indvundne Erfaring mener man, at Aluminium særligt maa egne sig for Smaafartøjer, Torpedobaade og lign., som hyppigt kunne faa deres Skibsbunde malede, og som, naar de ikke benyttes, kunne fortojes i fersk Vand eller sættes paa Land; det er Hensigten at efterse og male »Vendenesse's« Skibsbund hver tredje Uge.

Den Aluminiumblanding, man brugte i denne Yacht, indeholdt 6 Procent Kobber; da det er den Blanding, som lettest angribes i Søvand, vil det være rigtigst fremtidigt at bruge en Blanding, der indeholder noget mindre Kobber, eller muligt endog benytte ren Aluminium; for flere af Blandingerne med kun lidt Kobber er Styrken og Spændigheden omtrent som for 6 Procent Blandingen. Efter hvad der her foreligger om Aluminiums Anvendelse som Skibsbygningsmateriale, er det altsaa lykkedes at skaffe tilstrækkelig stærke og tætte Samlinger mellem Skibssidens Plader; derimod mener man kun at kunne beskytte Aluminiumet mod Søvandets Indvirken, naar Fartøjet renses og males i Bunden med faa Ugers Mellemrum. Dette vil jo imidlertid kun kunne lade sig gøre i de meget faa Tilfælde, hvor en økonomisk Drift ikke er af væsentlig Betydning.

## Manchester-Kanalen.

»The Manchester Canal Board«s Trafik-Udvalg har afgivet en Beretning, hvori det oplyses, at Trafiken paa Kanalen i de 5 første Maaneder beløber sig til 275,700 Tons. Disse har i Afgifter (»tolls and dues«) indbragt £ 33,701, et Beløb, der overstiger Driftsudgifterne — »Vedligeholdelse« dog ikke deri indbefattet, eftersom Arbejderne endnu ikke ere fuldførte. Beretningen anstiller tillige en Sammenligning med Suez-Kanalens Trafik i dennes første Aar, hvilken synes at falde ud til Fordel for Manchester-Kanalen.

Beretningen hengiver sig endvidere til Betragtninger over Grundene til, at Resultaterne ikke have været endnu langt bedre og henviser i saa Henseende for det første til, at Kanalen endnu ikke er rigtig færdig, den fremtræder endnu ikke som Virkeliggørelsen af Projektet om at skaffe en Trafik-Rute, der frembød Fordelene fremfor alle andre. Dertil kommer, at Kanalens Evne til at opfylde sin Hensigt, hidtil har stillet sig altfor tvivlsom for Verdenshandlen, til at denne har været tilbøjelig til at benytte de Fordele, Kanalen allerede byder. Om denne Side af Sagen udtaler Beretningen sig paa følgende Maade:

»Der var megen Tvivl om, hvorvidt Kanalen virkelig vilde være færdig den 1ste Januar i Aar, og de Handlende kunde ikke ventes at ville paatage sig betydelige Befragtningsforpligtelser med al den dermed forbundne Risiko i Tilfælde af Forsinkelse og Kontraktbrud, før man saa, at Kanalen vilde blive sejlbare. Det vidstes forud, at Kanalen i alt Fald kun vilde blive færdig for Skibe af middel Størrelse. Alle Indretninger ved Dokkerne vare ufærdige. 30 Tons-Kranen, der kontraktmæssig skulde have været færdig for længe siden, ventes at være i Orden om en Maaned. Handlen med Nord-Amerika kan ikke sikkes, før Slagterhusene ere færdige, Handlen med Australien og Ny-Zeeland ikke, før Afkølingsrummene ere færdige. En Andel i den store Handel med mineralske Olier kan ikke faas, før Oliebeholdere ere indrettede. Der kan ikke indføres store Kvantiteter af Korn, før mere Oplagsrum er tilvejebragt. Tendensen i den internationale Handel gaar Aar for Aar — navnlig forsaavidt Naturprodukter angaar, men iøvrigt ogsaa forsaavidt Manufakturvarer angaar — i Retning af at afslutte Forretningerne lang Tid i Forvejen. En stor Mængde Afgrøde er ofte solgt og dens Bestemmelsessted pr. Skib bestemt, før det er hostet. Forrige Aars

amerikanske Bomuldshøst var der f. Eks., praktisk talt, truffet Bestemmelse om, før Kanalen aabnedes for Trafiken, og næste Udførsels-Aargang viser sig først til September. Det kunde derfor ikke ventes, at Folk, der give sig af med oversøisk Handel, kunde gøre øjeblikkelig Brug af Kanalen i nogen stor Udstrækning; deres indgaede Forpligtelser hindrede det. Endvidere binde de saakaldte »conferences« Købmændene lange Tider ud i Fremtiden. Konkurrencen med de gamle Ruter maatte ogsaa ventes og er blevet følt.«

To andre vigtige Punkter, der ere værd at lægge Mærke til, ere Afslutningen af Forhandlingerne med Jernbaneselskaberne om »gennemgaende Fragter« og Udsigten til at Kanal-Dybden ved Fuldendelsen bringes op til 26 eng. Fod over det hele.

Uden Arrangement med Jernbanerne kunde Kanalen ikke konkurrere med ældre Havne som distribuerende Centrum, dens Trafik vilde være indskrænket til Manchester, og man vilde tilsidst have været nødt til at paakalde Jernbane-Kommissionen, for at overvinde Modstanden.

Hvad de 26 Fod angaar, bemærker Beretningen, at »da næppe et eneste af de Skibe, der gaa paa Indien, Kina eller andre østlige Havne via Suez-Kanalen, eller paa Nord-Amerika stikke mindre dybt end 24 (eng.) Fod i lastet Tilstand, er det klart, at intet Forsøg paa at sikre sig Handlen paa disse Steder kunde gøres, før den fulde Dybde var naaet«. Den fulde Dybde ventes iøvrigt naaet i næste Maaned, forsaavidt den Del af Kanalen angaar, paa hvilken der ikke er Ebbe og Flod, og er allerede naaet paa den Del, der ligger mellem Eastham og Weaver. Der er nok en generende Dynd-Aflejring, gennem hvilken der nu skal laves en Rende, men imidlertid »kunne dog selv dybtgaaende Skibe komme op med Floden«.

Disse officielle Meddelelser ere blevne modtagne paa en Maade, der maa opmuntre »the Canal Board« til at overvinde alle Hindringer for Afslæggelse af hyppige og hurtige Beretninger om Indtægten. Den øjeblikkelige Virkning kan maaske endog siges at have været større end Tallenes virkelige Værdi fortjener; dette maa imidlertid de Sagkyndige dømme om. Hvad der for Øjeblikket sætter Skatteyderens Sind i Bevægelse er netop det Problem at klare de finansielle Vanskeligheder, indtil Kanalen selv kan indfri alle sine Forpligtelser. Et virkeligt Indtægtsoverskud er for saa vidt beroligende. Det gendriver ikke de Beregninger om Kapital-Udlæg, som »The Manchester Korporation« for Tiden drøfter, men dog kunne Korporationens Tal og the Canal Board's Tal findes at harmonere, til Trods for at hine have vakt Uro, og disse søge at berolige. (Efter »Times«).

## Fra Sø og Land.

Nordisk Skibsrederforening henstiller til Redere og Skibsførere at have de af Foreningen i sin Tid udsendte Blanketter med forskellige Spørgsmaal om Havneforhold etc. af Interesse for Søfarende i velvillig Erindring. Eksemplarer kan altid rekvireres fra Central-Bureauet. Naar denne Sag blev skænket lidt mere Opmærksomhed, kunde man ved de indkomne Besvarelser opnaa at være à jour med de rundt om i Havnene stadig varierende Kutmyer, Afgifter, Lodsforhold, Dybdeforhold o. s. v. Redere og Skibsførere vilde saaledes ved en ubetydelig Ulejlighed opnaa gensidig at berige hinandens Erfaringer, idet de til Bureauet indsendte Oplysninger enten vil blive offentliggjorte eller dog staa til Medlemmernes Disposition, naar det ønskes.

Fra Flensborg skrives til os den 13de Juni:

Nybygning. Paa Flensborg Skibbygning-Selskabs Værft løb den 13de ds. en Damp af Stabelen, der er bygget

til »Rhin- & Seeschiffahrts Gesellschaft«, Köln a Rhein Damperen er 214' lang, 33' 9" bred og med et Dybgaaende af 14' 5"; den skal gaa i Fragtfart paa Rhinen og Nordsøen. Skibet fik Navnet Rhenania.

Paa samme Værft er nylig bygget Damperen Martha til Rederiet H. Schuldt i Flensborg, der nu ejer 12 praktisk indrettede Fragtdampere. Martha er 243' 3" lang, 34' 2" bred og med et Dybgaaende af 16' 8"; det rummer c. 1,280 Reg. Tons eller c. 3,620 Ctnr. Brutto og er bygget til Bureau Veritas højeste Klasse af bedste Slags Skibbygningsstaal. Paa Prøvefarten, der afholdtes den 10de ds. og med hvilken var forenet en Lysttur til Eckernfærde, viste Skibet og Maskinen sig udmærkede og til Rederiets fuldkomne Tilfredshed.

#### Fra Frederikskavn skriver vor Korrespondent den 18de Juni:

Islandsfiskeriet. Fiskekutteren »Emilie Franziska« (tidligere »Ternen«) afsejlede i Lørdags herfra til Fiskeri under Island og om nogle Dage bliver Kutteren »Prinsesse Marie« færdig med sin Udrustning og vil da afgaa samme Steds hen. Begge Fartøjerne ejes af Firmaet Vendsyssel Fiskeexportforretning; medens i tidligere Aar 5 Kuttere herfra have drevet dette Fiskeri, komme i Aar kun disse to under Island. Særlig i Fjor tabtes der mange Penge paa de ved Island fiskende Fartøjer, foranlediget ved de ualmindelig lave Priser, saltet Rødspætte opnaede paa det hollandske Marked, som saa godt som er det eneste Sted, hvor denne Vare kan afsættes. Man maa nu haabe, at disse Forhold maa bedre sig i Aar, saa at baade det driftige Rederi og det ihærdige Mandskab paa Kutterne maa se et godt Udbytte af deres Anstrengelser; gaar det ogsaa galt i Aar, vil det vistnok vare længe, førend Islandsfiskeri atter bliver forsøgt.

Fiskeri af Rødspætte til Saltning vil som sagt være det Kutterne igen mest vil lægge Vind paa; saafremt Kutterne skulde træffe sammen med Trawl-Dampskibet »Cimbria« — der forøvrigt for Tiden under Island skal drive et ret lønnende Line-Fiskeri efter Helleflynder — er det Mening til den at afhænde hele den Del af Fangsten, som paa den Tid er i fersk Tilstand, som saa vil blive nedlagt i Damperens Isrum og solgt paa det engelske Fiskemarked. Naar Sæsonen stunder mod sin Slutning skal der arbejdes paa at faa Kutternes Dam fisket fuld af Stor-Torsk ved Hjælp af Bakker og Pilk; »Prinsesse Marie« medbragte et mindre Parti Torsk fra Island til Kjøbenhavn i Fjor, som der fandt rivende Afsætning.

Til de to Kutteres Islandsfærd er der ogsaa knyttet nogle Interesser ud over det almindelige. Hverken Hummer eller Østers findes i de islandske Farvande og af den Grund har Kutternes Rederi besluttet at gøre et Forsøg paa at faa disse værdifulde Skaldyr omplantede under dette nordlige Himmelsstrøg. Et større Parti Han og Hun-Hummer medbringes, og det er Mening at udsætte dem i Ønundafjorden, hvor Fiskeriet skal tage sin Begyndelse. Et Parti Østers er ogsaa medbragt og bliver udsat, naar man finder en passende Grund. Maatte nu disse Forsøg krones med Held.

— nn.

Det hallandske Dampskibsselskab har til Farten Sverrig—Kjøbenhavn - Lübeck anskaffet en ny Damper, Lübeck, som blev sat i Fart i forrige Uge

Dampbaaden »Fremad« af Frederikshavn er solgt til Göteborg.

Fra det kongelige Søkort-Arkiv er udgaaet nye Kort over Store-Bælt og Store-Bælt mellem Sprøge og Langeland, som vi i et følgende Nummer nærmere skulle omtale.

Paa et af »Incorporated Shipowners' Association« forleden i Cardiff afholdt Møde, nedsattes der et Udvalg til at gennemføre følgende enstemmig vedtagne Resolution:

»Paa Grund af de stadige og irriterende Hindringer, Lovgivningen lægger i Vejen for den britiske Skibsfart, hvorved

Rederierne utilbørlig hænges i Konkurrencen med andre Lande, finde vi det hensigtsmæssigt, uophødelig at nedsætte et Udvalg, der skal indhente Oplysninger om den nemmeste, billigste og mest hensigtsmæssige Maade, paa hvilken britiske Skibe kunne overføres til fremmed Flag«.

## Havarier, Forlis m. m.

Jagt Ingrid Cecilia, Pettersson, af Rønneby, fra Hjemstedet til Kjøbenhavn med Trælast, paasejledes 3 Mil syd for Trelleborg af Gøteborgdamper Karin. Jagten løb fuld af Vand; Damperen bjergede Besætningen, hvorpaa Jagten bugseredes til Trelleborg.

Finsk Bark Antio, Schiemann, fra Åbo til Shields med Props, grundstødte ¼ Mil syd for Dragør paa Søndre Røse og bragtes flot af Svitzer.

Det britiske Skib »Habitant«, 1619 Tons, Kapt. Potter, fra New-York er brændt op, medens det laa i Ballast i Melbourne. Ilden antages at være paasat.

Hamburg-Amerika Damperen »Fürst Bismarck«, der ankom til New-York Fredag den 8de ds. beretter, at den den 5te ds. paa 43,66 n. Br. og 44,54 v. Lgd. fik Øje paa og passerede Damperen »Stockholm City« fra Stockholm, der laa stille. Den sagde, at begge dens Maskiner vare itu, og at Skibet var ude af Stand til at komme videre. Kaptajnen bad om at man vilde underrette Rederen om dens Tilstand. Efter at »Fürst Bismarck« havde forladt den, gav dens Kaptajn Signaler, som ikke kunde forstaaes.

## Engelske Domme.

(High Court of Justice Admiralty, Division den 11te Juli 1893). Statueret, at et Certeparti, (om Transport af en Ladning Ris fra Rangoon til England) oprettet i London mellem et engelsk Hus og Føreren af et tysk Skib, maatte bedømmes efter Flagets Ret, altsaa efter tysk Ret,

at en Klausul i Certepartiet, der bestemte, at Fragten skulde betales efter Antallet af udløssede Tønder ikke kunde gælde for Varer, der maatte sælges under Vejs, men at dette Tilfælde maatte bedømmes efter tysk Rets almindelige Regler

og at som Følge deraf fuld Fragt og ikke blot Distancefragt, kunde forlanges af de ompurgte Varer (746 Sække), som det var blevet nødvendigt at sælge i Port-Elizabeth, da de under meget haardt Vejr vare blevne havarerede af Søvand. Nødvendigheden var konstateret ved lovligt Skøn. [Til samme Resultat maatte man formentlig være kommet efter dansk Sølvs § 151, idet Salget maatte betragtes som sket i Ladningsejerens Interesse].

(Samme Domstol, den 27de Juli 1893). Et engelsk Skib var paa Rejsen fra Nicolaieff til Rotterdam strandet paa Malta, men kom efter Udlosning af en Del af Ladningen flot igen, reparerede og gik videre til Rotterdam, hvor der i Hensigt til de der gældende Love og Sædvaner opgjordes en Groshavarifordeling mellem Skib, Fragt og Ladning. Skib og Fragt vare assurerede i Selskabet »Globe«, og i Policerne stod, at de dækkede Groshavari efter vedkommende Steds Kutyme samt York- og Antwerpen-Reglerne. Selskabet udbetalte i Overensstemmelse hermed den paa Skib og Fragt faldende Del af Groshavariet. Da Rederiet imidlertid derefter af Ladningsejerne forlangte den Ladningen paahvilende Del af Groshavariet, vægrede disse sig under Henviisning til, at Groshavariet i Virkeligheden hidrørte fra Kaptajnens Fejl, hvorfor Skibet var uberettiget til Groshavarifordeling, samt

at det heri ingen Forandring kunde gøre, at Rederiet havde betinget sig Ansvarsfrihed for Kaptajnens Fejl. Hollandsk Domstol gav Ladningsejerne Medhold heri.

Det engelske Rederi søgte derefter »Globe« til ogsaa at betale Resten af dette saakaldte Groshavari, der nu havde vist sig i Virkeligheden at skulle behandles som Opførelser udelukkende vedrørende Skib og Fragt. Den Londonske Sørets-Dommer erklærede imidlertid, at Assuranceselskabet var berettiget til at henholde sig til den paa rette Sted opgjorte Dispache, og derfor ikke skulde betale mere, end det alt havde betalt. [Da Dispachen netop var underkendt af hollandsk Domstol, synes dette Resultat af meget tvivlsom Rigtighed].

(Liverpool Assizes, d. 1. August 1893). Statueret, som rimeligt er, at den Befragter, der vil paaberaabe sig en Klausul i Certepartiet, der tillader ham at afbryde Indladningen i Tilfælde af Oprør (Ladningen skulde i det paagældende Tilfælde indtages i Chili) maa bevise, ikke blot, at der virkelig forelaa Oprør, men tillige, at dette Oprør umuliggjorde Indladningen.

E. T.

Følgende Kollision fandt Sted ud for Lowestoft omtrent Kl. 3 Fmd. den 16de December 1891:

Begge Skibe, Damperne Ambient og Saragossa, vare ladede med Kul og for sydgaaende.

Saragossa gik forrest, og nogen Tid før Sammenstødet befandt den sig mellem fire og fem Streger paa Ambients Bagbords Boug i en Afstand af  $\frac{3}{4}$  Kvartmil.

Ambient gjorde størst Fart; men da begge Skibe oprindelig havde parallelle Kurser, vilde de være passerede klar af hinanden, saafremt de havde holdt gaende uforandret.

Ved Kollisionen blev Ambient ramt paa sin Bagbords Side agtenfor Maskinrummet, hvorefter den sank.

De afgivne Forklaringer vare overordentlig modstridende, og det blev nødvendigt at tilkalde Vidner fra nogle Fiskersmakker, der paa en Maade vare Aarsag i Ulykken.

Resultatet blev, at Retten gav Saragossa hele Skylden, fordi den havde givet for sent og for meget Bagbords Ror for en af Smakkerne, naar Hensyn toges til Ambients Stilling.

Saa snart Ambient bemærkede, at Saragossa gav Bagbords Ror, foretog den samme Manøvre og holdt fuld Fart paa for muligvis at undgaa Sammenstødet; i denne Fremgangsmaade fik den Medhold af Domstolen.

Saragossa indankede Sagen for næste Instans, som afgav samme Dom, og derefter til Admiralitetsretten, hvis Medlemmer enstemmig stadfæstede de to lavere Retters Kendelse.

Dommen støtter sig paa den Paragraf i de internationale Søvejsregler, som siger, at det indhentede Skib skal holde sin Kurs. Hvis det imidlertid af en eller anden Grund afviger fra denne Bestemmelse og derved bringer det indhentende Skib i en vanskelig Situation, maa det selv af yderste Evne og bedste Sømandsskøn søge at undgaa Sammenstød.

Sagen viser ogsaa hen mod Vigtigheden af godt Udkig; thi var Smakken bleven set tidligere, vilde i ethvert Tilfælde en saa stor Drejning ikke have været nødvendig, og hvis endvidere den vagthavende Officer havde været rigtig paa det Rene med Ambients Stilling, vilde han ikke have drejet op i den, men derimod stoppet og bakket med Maskinen tidligere end det skete.

**R**edaktionen opfordrer alle, der ere knyttede til Skibsfarten og Fiskeriet, til at indsende til den enhver Meddelelse af Interesse for disse Næringsveje.

**V**ore ærede Postabonnenter erindres om, at de, for at undgaa Standsning i Bladets Forsendelse, maa forny deres Abonnement paa vedkommende Postkontor inden Maanedens Udgang.

## Skibsefterretninger.

### Dampskibe.

#### Det forenede Dampskibsselskab.

Alexander III, Rabe, ankom 14. Juni til Odessa, bestemt til Constantinopel, Antwerpen, Kbhvn. og St. Petersburg. — A. N. Hansen, Thidemann, ankom 16. Juni til Antwerpen, bestemt til Algier, Tunis, Piræus, Smyrna, Saloniki, Constantinopel, Sebastopol, og Odessa. — Antwerpen, Caroc, ankom 19. Juni til Constantinopel, bestemt til Algier, Antwerpen, Kbhvn., og St. Petersburg. — Baron Stjernblad, Michelsen, ankom 18. Juni til Messina. — Castor, Kruse, ankom 16. Juni til Kbhvn. — Chr. Broberg, Gøtsche, afgik 17. Juni fra Kbhvn. bestemt til Brahestad. — Dagmar, Hansen, ankom 17. Juni til Corfu, bestemt til Sicilien. — Douro, Brabrand, afgik 19. Juni fra Lissabon, bestemt til Oporto. — Georgios I., Rohde, passerede 18. Juni Gibraltar, bestemt til Tunis, Piræus, Constantinopel, og Sortehavet. — J. C. Jacobsen, Bech, ankom 13. Juni til St. Petersburg, bestemt til Nedre Calix. — Kiew, Rasmussen, ankom 16. Juni til Bordeaux, bestemt til Kbhvn. og Østersøen. — Kursk, Staal, ankom 19. Juni til Barcelona, bestemt til Tarragona, Valencia, Malaga og Cadix. — Leopold II., Jespersen, afgik 17. Juni fra St. Petersburg, bestemt til Kbhvn., Antwerpen, Tunis og Sortehavet. — L. P. Holmblad, Ingerslev, ankom 9. Juni til Antwerpen, bestemt til Kbhvn. og St. Petersburg. — Botnia, Holm, afgik 20. Juni fra Kbhvn. bestemt til Hangø. — O. B. Suhr, Koch, ankom 17. Juni til Havre, bestemt til Kbhvn. og St. Petersburg. — Omsk, Kihl, ankom 11. Juni til Antwerpen, bestemt til Kbhvn. og St. Petersburg. — Tejo, Fenger, afgik 20. Juni fra St. Petersburg, bestemt til Kbhvn. og Bordeaux. — Tomsk, Petersen, ligger i St. Petersburg. — Vesuv, Gæde, passerede Dartmouth, 18. Juni, bestemt til Kbhvn. og St. Petersburg. — Viking, Jørgensen, afgik 18. Juni fra Hull bestemt til Kbhvn. og Østersøen.

Constantin, Fenger, ankom 16. Juni til Kjøbenhavn. — Esbern Snare, Holm, afgik 21. Juni fra Odense via Frkhvn. bestemt til Newcastle. — Esbjerg, Bentzen, afgik 19. Juni fra Leith, bestemt til Odense. — Knuthenborg, Hansen, 21. Juni, bestemt til Nykjøbing F. — Kronen, Petersen, afgik 20. Juni fra Newcastle, bestemt til Nykjøbing F. — Lolland, Ankersen, afgik 20. Juni fra Newcastle, bestemt til Aalborg. — Olga, Fischer, afgik 20. Juni fra Newcastle, bestemt til Kjøbenhavn. — Storebelt, Güllich, afgik 20. Juni fra Nakskov via Svendborg, Horsens, Aalborg til Newcastle. — Union, Bloch, afgik 20. Juni fra Odense, via Aarhus, Aalborg til Leith.

Anglo Dane, Petersen, afgik 18. Juni fra Kbhvn., bestemt til Antwerpen. — Axelhuus, Goll, ankom 18. Juni til Arendal, bestemt til Trondhjem. — Bergenhuus, Jørgensen, ankom 19. Juni til Hamborg, bestemt til Kbhvn. og Østersøen. — Charkow, Norden, ankom 15. Juni til Hull, bestemt til Kbhvn. og Libau. — Christian IX, Møllerup, ankom 18. Juni til Kjøbenhavn, bestemt til London. — Christiansund, Jensen, afgik 19. Juni fra Kbhvn., bestemt til Stettin. — Frederik, Harboe, afgik 19. Juni fra Rotterdam, bestemt til Hull. — Jolantha, Hansen, ankom 19. Juni til Kbhvn., bestemt til Königsberg. — Kasan, Thomsen, afgik 19. Juni fra London, til Kbhvn. og Königsberg. — Laura, Christiansen, afgik 7. Juni fra Granton, bestemt til Færøerne og Island. — Libau, Andersen, ankom 19. Juni til Danzig, bestemt til Kbhvn. og Hamborg. — Minsk, Olsen, afgik 19. Juni fra Kbhvn., bestemt til Danzig. — Louise, Brabrand sen., ankom 18. Juni til Königsberg, bestemt til Kjøbenhavn og Hull. — Morsø, Lind, ankom 18. Juni til Kbhvn. fra Danzig. — Moskov, Petersen, ankom 17. Juni til Riga, bestemt til Kbhvn. og Antwerpen. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom 18. Juni til Antwerpen, bestemt til Kbhvn. og Riga. — Nordjylland, Jensen, ankom 17. Juni til Königsberg, bestemt til Kbhvn. og Hamborg. — Odin, Frisenette, afgik 19. Juni fra Kbhvn., bestemt til Hamborg. — Perm, Christensen, ankom 18. Juni til Libau, bestemt til Kbhvn. og London. — Pregel, Egidiussen, ankom 18. Juni til Hull, bestemt til Kbhvn. og Libau. — Romny, Nielsen, afgik 18. Juni fra Kbhvn., bestemt til Hull. — Thyra, Garde, afgik 22. Maj fra Granton, bestemt til Færøerne og Island. — Tula, Paaske, ankom 9. Juni til Hamborg, bestemt til Kbhvn. og Danzig. — Valdemar, Johnsen, passerede Hanstholm, 19. Juni, bestemt til Kbhvn. og Libau. — Vendsyssel, Sørensen, ankom 18. Juni til London,



bestemt til Libau. — Fanø, Kolster, afgik 18. Juni fra Kbhvn. bestemt til Libau.

### Dannebrog.

A malienborg, Olsen, afgik fra Luleå 11. Juni til Ostende. — Christiansborg, Ewaldsen, ankom til Ostende 19. Juni. — Fredensborg, van Deurs, ankom til Calais 14. Juni. — Frederiksborg, Hartmann, ankom til Methil 15. Juni. — Rosenborg, Schultz, afgik fra Kbhvn. 18. Juni til Kotka.

### Kjøbenhavn.

Carl Hecksher, Petersen, ankom til Rotterdam 18. Juni. — Fyen, Petersen, ankom til Kronstadt 14. Juni. — Hafnia, Neergaard, afgik fra Kbhvn 15. Juni, ankom til Helsingør 15. Juni. — Jylland, Starck, ankom til Kronstadt 16. Juni. — Russia, Rasmussen, ankom til Riga 13. Juni, afgik 19. til Dordrecht. — Sjælland, Hansen, afgik fra Kbhvn. 16. Juni, ankom til Helsingør 16. Juni.

### Nordsøen.

England, Hansen, ankom til Koster 17. Juni. — Holland, Jensen, ankom til Kbhvn. 19. Juni. — Rusland, Schmidt, ankom til Søderköping 18. Juni. — Skotland, Albrechtsen, ankom til Windau 16. Juni. — Tyskland, Svendsen, afgik fra Skellefteå 8. Juni til Caen.

### The anglo Dane Steam Ship Company Limited.

Swarland, Pii, ankom til Memel 16. Juni.

### Thingvalla.

Amerika, Thomsen, afgik fra Christianssand 19. Juni til New-York. — Hekla, Laub, afgik fra Christianssand 8. Juni til New-York. — Island, Skjødt, afgik fra Kbhvn. 19. Juni til New-York. — Norge, Knudsen, afgik fra New-York 16. Juni til Kjøbenhavn.

### Det Store Nordiske Telegrafelskab.

H. C. Ørsted, Ørsted, er paa Kabelarbejde ved Libau. — Store Nordiske, Suenson, ligger i Shanghai.

### Jydsk-Engelske Dampskibsselskab, Aarhus.

Hengest, Olsen, afgik fra Aarhus 14. Juni, ankom til Newcastle 17. Juni. — Octa, Enemark, ankom til Gøteborg 17. Juni fra Newcastle. — Orrik, Erichsen, ankom til Newcastle 17. Juni fra Gøteborg.

### Urania.

Urania, Callesen, ankom til Kbhvn. 16. Juni.

### Sejlskibe.

#### Fanø, Nordby.

Ameta, Nielsen, afgik fra Syd Madagaskar 18. April til Tamatava. — Anna, Clausen, afgik fra Hamburg 19. Juni til Bahia. — Cingalesa, Thomsen, ankom til Rio Janeiro 18. Juni fra Nortfleet. — Elisabeth, Hansen, er afgaaet fra Falmouth til Aberdeen. — Elisabetha, Discher, ankom til Rio Grande 18. Juni fra Pernambuco. — Embla, Jepsen, er prajet paa 57° Syd og 70° Vest 9. Maj. — Mette Kathrine, Nielsen, har passeret Cuxhaven 13. Juni paa Rejse til Hamburg. — Mette Katrine, Ankersen, afgik fra St. Thomas 15. Maj til St. Croix. — Nanna, Varer, afgik fra Rio Janeiro 17. Maj til Montevideo. — Nordby, Mortensen, ankom til Hamburg 18. Juni fra Fanø. — Prindsesse Marie, Winther, afgik fra Falmouth 15. Juni til Hull. — Ribe, Skou, afgik fra Rosario 4. Maj til Falmouth. — Rosa, Brink, ankom til Rio Grande 18. Juni fra Pernambuco. — Serapis, Winther, afgik fra Penzance 7. Juni til Pensacola.

#### Chr. Simoni, Aalborg.

S. J. Lund, Petersen, afgik fra Kings Lynn den 11. Juni til Hasle.

#### Svendborg.

Fylla, Funk, afgik fra Drammen 21. Maj, ankom til Teignmouth 9. Juni.

### Den kongelige grønlandske Handel.

Hvidbjørnen, Holm, afgik fra Kbhvn. 20. Maj til Grønland, prajet 4. Juni, af Dampskibet Fox II. 48 Mile (danske) udfor Godthaab i Sydgrønland (Masser af Is i Davistrædet.)

## Fragtberetninger.

D'Hrr. **Holm & Wonsild**, Kjøbenhavn og Lübeck, meddele os den 21. Juni:

St. Petersborg noterer for Dampere: London 1/—, Rotterdam og Amsterdam 1 1/2 d., Bremen By 1/3 d/, Antwerpen, Dunkirk eller Ghent 1/3 d., Cardiff 1/6 d., Bristolkanalen 1 7/12 d., alt pr. 496 lbs. Hvedebasis; — Stettin eller Lübeck 9 Rmrk. pr. 2000 Kilos Rugbasis.

Libau og Riga notere for Dampere: Leith 9 d. à 10 1/2 d., Hull 10 1/2 d., London 10 1/2 à 11 1/4 d., Rotterdam 11 1/4 d., Antwerpen 11 1/4 à 1 —, Rouen 1 2/4 à 1/3 d., Bordeaux 1 4/12 à 1 6 d., alt pr. 320 lbs. Havrebasis.

Danzig notere for Dampere; til Danmark 10 Pf. pr. engelsk Kubikfod Sveller, til Finland 6 Mk. pr. 1000 Kilos Mel i Sække, til Dunkirk 15 frcs. pr. 2000 Kilos Melasse, til Newcastle 6/— à 6 6 d. pr. Ton Sukker, til Liverpool 7/6 d., Greenock 7/— à 7/3 d. pr. Ton Sukker.

Danmark-Dunkirk 9 à 10 frcs. pr. Ton Melasse.

Kul fra England til Danmark 4/6 d. à 5/6 d. pr. Ton efter Dampernes Størrelse.

Sejlskibs-Trafikken er fremdeles trykkende med ringe Omsætning; for Havre fra Vestsverrig til England er betalt 1 4/12 à 1 6 d. Londonbasis, fra Kjøbenhavn til Dunkirk 9 frcs. pr. Ton Melasse, Middlesbro-Kjøbenhavn 6/— à 6,3 d. pr. Ton Melasse.

D'Hrr. **N. Johansen & Dahl**, Liverpool, meddele os under 16. Juni:

Siden vor forrige Uges Rapport er der ikke indtraadt nogen væsentlig Forandring i Fragtmarkedet, dog synes der at være lidt mere Aktivitet med Afslutninger af Forretninger.

I forløbne Uge er der blandt andet sluttet som følger:

Dampskibe. Fra Newcastle til Aalborg 4 4/12 og 4/6, Helsingør 5/—, Køge 5/6, Roskilde 6 6, Lübeck 4/10 1/2, Swinemünde 4/3, Kronstadt 4 3, Helsingfors 4/3 Kul og 7 — for Kokes. Mühlgraben 4/3, Nord-Norge 4 1/2, Triest 7/3, Konstantinopel 5/9.

Fra Cardiff til Christiania 6/10 1/2 for Jernbaneskiner. Stockholm 5/9, Lerwick 6/9, Bordeaux 5 1/4 frcs., Oran 7 1/2 frcs., Genova 6 3, Barcelona 10/6, Cannes 7/10 1/2, Lisbon 6/—, Port Said 6/3, Alexandria 6/—, Denia 9/—, Bona 9 frcs., Danube 8/3, Port Limon 10/9, Colombo 8/—, Bombay 7/—, Manilla 14/—, River Plate 11/—.

Odessa til Kjøbenhavn 11/—, Azoff til U. K.-Kontinentet 12/6, Odessa til London, Havre, Antwerp, eller Rotterdam Aug./Septbr. 10/9. Donau 14/— prompt, 13/6 Juli Afskibning, Rotterdam eller Antwerp 12/, Hamburg 13/—, Sulina 11/— prompt, Odessa til Glasgow 10/9, Nicolaieff til Rouen 12/—, London eller Rotterdam 10/6, Varna 12/—, Hamburg 12/6, Smyrna til London eller Hull 11/—, Bona til Glasgow 8/— phosphate, Bilbao til Dunkirk 5/9, Swansea 4 7/12, Newport 4/6, Huelva til Garston eller Saltport 8/6, New-York 11/6, Aberdeen 7/6.

River Plate til U. K.-Kontinentet 23 6 minus 8/— Juli og 22/9 minus 8/—, Juli/August Afskibning for c. 3000 Tons Lastbaad. Buenos Ayres til Hamburg 18/9 prompt, for 3700 Tons Quebracho Wood.

Cuba til Montreal 13 cents, New-York 11 cents. Tampa til Hamburg 18/—, Rishavne 30/— for Juni Lastning.

Bombay til U. K.-Kontinentet 18/3, Kurrachee 18/6, Philippinerne £ 5000 for 3200 Tons Last, November Afskibning, Rangoon til Bombay 5 rupees.

Söderhamn og Sundswall til Alexandria 1000 Stds, Juni, 55 fracs, Archangel til London 380 Stds. à 38/9, Sharpness 550 Stds. à 38/9.

For Sejlskibe sluttedes fra Liverpool til Port Natal à 21/—, for Salt og lidt Stykgods. Rio Janeiro 24/— for Stykgods. Halifax, Salt à 5/3, Quebec, Salt à 6/—

Cardiff til Santos 17/6, Cape Town 11/6, San Francisco 12/6, Iquique og eller Pisagua 10/6 full consignment. London til San Francisco 9/6, Newport til Valparaiso 9,9 à 10/6.

Hamburg til Calcutta 7/9 Salt.

Rosario til U. K.-Kontinentet 26/— Juli for smaa Jernskibe, River Plate 17/6 August.

Vestkysten Syd-Amerika til U. K.-Kontinentet 26/3, for prompt, og 27/6 for Aug./September. Miramichi til Vestengland 43/9, Halifax 35/ for 1400 og 37/6 for 400 Register.

Sydney til London 40/— pr. Reg. Ton. Syd Australien til U. K.-Kontinentet 25/3 minus 1/3 direkt, Philadelphia til Marseilles 2/3, Sydney N. S. W. til Vestkysten 13/6, Rangoon til Vestkysten 27/6 à 28/9. Gefte til Port Natal 67/6, Barrow til Calcutta 7/6 og 7 7/12 for Jernbaneskiner.

Skibskøb: Jernbark »Strathspey« 313 Reg., bygget 1886, er solgt for £ 2900. Jernbark Jessie Stowe 645 Reg., bygget 1863 for £ 1500. Jernbark »Isle of Anglesea«

725 Reg., bygget 1872 for £ 2500, Jernskib »Skelmorlie«, 1528 Reg., bygget 1883 for £ 7500.

**Vor Korrespondent i Newcastle o/ Tyne** meddeler os under 16. Juni:

Vort Fragtmarked har atter i forløbne Uge været temmelig fast med svagt opadgaaende Tendens for Østersøens Vedkommende.

Der er blandt andet sluttet: Tyne, Blyth eller Wear til: Helsingfors 4/3, St. Petersburg 2400 4 4<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, Kronstadt 1600 4/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, 1800-2700 4/3, 3400 4/-, Libau 1200 4/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, 600 4/6, Fuirwater 4/3, Swinemünde 4/3, Stettin 4/6, Rostock 5/3, Lübeck 4/9, Aalborg 4/6 (1000), Helsingør 5/- 600, 4/9 800 Tons, Korsør 4/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, 900 t., Tuborg 4/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> 900 t. Malmø 4/3, Helsingborg 4/3, Gustafsborg 4/3, Lissabon 5/9, Valencia 8/3, Kurs 48d, Barcelona 8/6 & 8/9, Kurs 48 d. Genua 5/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> 2600 5/6 400 t., Neapel 5/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, Palermo 6/3, Catania 6/3, Ancona 6/9, Venedig 6/6 (3100) Triest 7/3, Pola 7/6, Alexandria 5/6, Algiers 5/6.

I Returnarkedet fra Sorte og Asowske Hav er lidt Bedring at berette. For Juni/Juli bydes fra Odessa 10/9 c. 11/ n. c. med 1/ mere for option Nicolaieff. Fra Sulina er sluttet til 11,6 n. c. hvilken Rate ogsaa er betalt fra Novorossisk for Baade henholdsvis 9500 og 10500 qrs.

Fra Azoff er 12/6 til 13/ opnaaelig.

Donau Markedet er betydelig fastere, der bydes 13/9 til

14/3. Vandstanden er for Tiden i Floden 19 Fod.

I MiddelhavsMarkedet er ingen Forandring af Betydning at berette. Der er sluttet: Alexandria til London 8/6, Cottonsud 1/6 Grain. Alexandria til Greenock 8/6, Sukker. Fiume til Bordeaux, Antwerp eller Rotterdam, 3400 tons, £ 1650, en, £ 1750 to Havne. Sicilien (4 Ladepladser til London, 900 t. d. V. £ 500. Oran til Fleetwood 777 Netto Tons £ 475 Bilbao til Dunkirk 5/9, Middlesbro 5/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, Tyne 5/-, Newport 4/6.

Piteå til Barcelona 670 stds. pes. 68 D. B. b. Nederkalix til Yarmouth, 300 stds, 25/- D. B. b. Søderhamn of Sundswall til Alexandria 1000 stds, frcs. 55. Luleå til Rotterdam 3000 tons 5/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, 3 Reiser, Oxeløund til Rotterdam 5/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, Archangel til Liverpool, 540 stds, 40/, D. B.

Time charter U. K. til River Plate, 1530 netto Tons, £ 615, 3 Rejser.

For Fart mellem Forenede Stater og Vestindien 1427 netto Tons, £ 700, Baaden at levere i Philadelphia.

D'Hrr. **Funch, Edye & Co., New York**, meddele under 8. Juni:

Dampskibs-Fragtmarkedet har atter været utilfredsstillende, og til Trods for, at der kun har været begrændset Tilbud af hurtig disponible Baade, have Raterne dog en betydelig svagere Tendens end i forrige Uge. Partraterne for Korn ere,

## Efterretninger for Søfarende.

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

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

**Falsters N.-Kyst. Smaalands-Farvandet** Den røde Lanterne paa *Stubbekjøbing* Havneplads brænder fremtidig Aaret rundt.

### Østersøen, Sundet og Lille Belt.

**Sverig. Norrkjöping—Bråviken.** Ved *Norrkjöping* borttages Grunden paa Ø.-Siden af *Motala-Ström* N. for den saakaldte *Röda-Stugan*. Ligeoverfor paa Løbets V.-Side er opført en Elevator, paa hvis Yderende der er tændt en rød Lanterne. Flammens Højde: 16 Fod. Naar Elevatoren bruges, vises rødt Flag fra dens Tag; Skibe, som passere, skulle da gaa saa langsomt som muligt.

**Finland. Finske Bugt.** For at eftersøge det sunkne *russiske* Krigsskib »*Rusalka*« er der udlagt Sømærker, fra Fyrskibet *Åransgrund* i N., Ø. og S., 3<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Kml. og i V., 3<sup>3</sup>/<sub>4</sub> Kml. Hvert Sted ligge fire Sømærker i en Kvadrat, 700 Alen fra hinanden. Skibsførere advares mod at beskadige eller at vildledes af disse Sømærker.

**Tydskland. Stralsund.** Ved *Stralsund* er det N.-lige Indløb til Havnen, paa Grund af Bygningen af Bølgebryderen, lukket. Det røde, faste Fyr paa N.-Molens V.-Ende er slukket.

**Eider og Nordse-Østersø Kanal.** Fra 1ste Juni 1894 ledes Skibsfarten paa *Eider* Kanal og Strækningen af *Nordse-Østersø* Kanal mellem *Hollenau* og *Rendsburg* kun gennem Kedel-slusen ved *Hollenau*. Breden i Slusen er 24 Fod, Dybden ved Middelvandstand i Østersøen 11 Fod.

### Kattegat og Skagerak.

**Sverig. Paternosterskären. Bohuslän.** Paa Grunden SV. for *Vanholmen* er anbragt et sort Stangmærke med Topbetegnelse. 57° 55' 56" N. Br. 11° 30' 43" Ø. Lgd.

### Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Tydskland. Elben.** Ø.-Baaken paa *Neuwerk* er brændt. **Jade.** Det elektriske Lys paa Lystønden N. for *Wangeroog* er slukket.

**Seegat von Norderney.** I *Seegat von Norderney* ere de røde Spirtønder B, C og D og i *Buse Tief* de røde Spirtønder igen ombyttede med røde Stumpønder.

**Holland. Zeegat van Texel.** Ved *Onrust* SV.-Pynt er i 14 Fod Vand udlagt en sort Kugletønde med Stage og Diamant for at angive Indløbet til *Molengat*. 52° 58' 22" N. Br. 4° 42' 36" Ø. Lgd.

Paa Stumpønde Nr. 8 i *Westgat* er Topbetegnelsen, afkortet Kegle, borttagen.

**Volkerak og Haringvliet.** Fra 2den Juli til 11te August

1894 afholdes Sømænevelser uden for det afmærkede Farvand i *Volkerak*, ud for Fort *De Reuter* og i *Haringvliet* neden for *Hellevoetsluis*. I *Volkerak* er Pladsen afmærket med 1 a 2 Spidstønder og i *Haringvliet* med Spidstønder eller Stumpønder.

**Belgien. Schelde.** Afmærkningen i *Schelde* forandres overensstemmende med det nye *hollandske* Afmærknings-System. Tønderne i *Nordsøen* ved *Wenduyne Bank* og *Traapeyer-Bank* samt Lystønden ved *Stroom-Bank* blive uforandrede.

**Fyrene ved Nieuport.** Belysningen ved *Nieuport* er saaledes:

1. Et rødt, fast Fyr paa Dynen, Ø for Havnen. 51° 9' 22" N. Br. 2° 43' 56" Ø. Lgd.
2. Et grønt, fast Fyr paa V.-Dæmningens Yderende. 51° 9' 35" N. Br. 2° 43' 0" Ø. Lgd.
3. Et rødt, fast Fyr paa Ø.-Dæmningens Yderende. 51° 9' 38" N. Br. 2° 43' 13" Ø. Lgd.
4. Et Tidevands-Fyr, hvidt med grønne eller røde Blink, ved V.-Dæmningens Inderende.
5. Et grønt, fast Fyr ved Ø.-Siden af Indløbet til Bassinet. Højden: 26 Fod. Synsvidden: 1 Kml.

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

**Frankrig. Calais.** Den sorte Baake med Cylinder paa Toppen, som stod paa Midten af det gamle Ø.-Moleloved ved *Calais*, er borttagen.

**Havre.** Fortøjtønderne uden for *Havre*, som laa S. 57° V., 1,350 Alen og S. 49° V., 2,360 Alen fra Fyret paa N.-Molens Hoved, ere flyttede. De ligge nu henholdsvis S. 45° V., 1,150 Alen om S. 35° V., 2,250 Alen fra Fyret. De hvide Tønder, som ere angivne i »Efterretninger for Søfarende« Nr. 19<sup>612</sup> 1894, ere inddragne.

**Paimpol.** Paa Klippen *Ost-Pic*, der ligger ved Ø.-Enden af *Mets de Goelo*, skal tændes et Fyr, der viser: Hvidt Lys med Formærkelser fra N. 41° Ø. til N. 73° Ø.; rødt Lys med Formærkelser fra N. 73° Ø. til S. 69° Ø.; hvidt Lys med Formærkelser fra S. 69° Ø. til S. 31° Ø.; Mørke fra S. 31° Ø. gennem S. og V. til N. 75° V.; hvidt Lys med Formærkelser fra N. 75° V. til N. 64° V. og rødt Lys med Formærkelser fra N. 64° V. gennem N. til N. 41° Ø. Flammens Højde: 62 Fod. Synsvidden: 12<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Kml. for det hvide, 8<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Kml. for det røde Lys. Linseapparat.

Beliggenhed: 48° 46' 48" N. Br. 2° 56' 25" V. Lgd.

Samtidig med Fyrets Tænding forandres *Portz-Don* Fyr til et fast Fyr.

Nærmere Meddelelse senere.

**Skotlands V.-Kyst. Glas Island.** *Glas Island* Fyrtaarn er malet hvidt med røde Bælter; de hosliggende Bygninger ere hvide. 57° 51' 25" N. Br. 6° 38' 30" V. Lgd

### Nordlige Atlanterhav.

**Vrag m. m. i Atlanterhavet.** I *Atlanterhavet* er Vrag m. m. truffen saaledes:

Den 8de Maj. 27° 28' N. Br. 59° 18' V. Lgd. Et Vrag med Bunden opad, kun lidt over Vandet.

Den 12te Maj. 36° 23' N. Br. 45° 28' V. Lgd. Skroget af et lille Skib, kun lidt over Vandet.

omendskjendt de allerede vare saa lave, at de intet Udbytte kunde give, yderligere gaaede ned, og i nogle Tilfælde, hvor Ballast Ladning ønskedes, bleve Rederne nødsagede til at acceptere Rater, som blot vare tilstrækkelige til at dække Lastnings-Omkostningerne. Den vedvarende Kul-Strike har en meget alvorlig Indflydelse paa Farten til Vest-Indien og Mellemamerika, som ellers er det sædvanlige Marked for Time-Befragtninger, og Rederne have, af Frygt for ikke at erholde saadan Beskæftigelse, maattet acceptere Rater, som tidligere knapt have været kendte her paa Kysten. Sukker-Fragterne fra Cuba have holdt sig; Plankefragterne fra Fundy Bugten ere lidt fastere, men fra Trælsthavnene i Golfen synes Befragterne utilbøjelige til yderligere Befragtninger, hvorfor disse Fragter i Øjeblikket vise en nedadgaaende Tendens.

Der er større Begær efter Sejlskibs-Tonnage herfra Havnen i forskellige Retninger, men da Afskiberne endnu ikke ere tilbøjelige til at indgaa paa Redernes Meninger om Fragten, og der desuden kun er knapt med Skibsrum, gaar det træt med Befragtningerne, og kun faa Afslutninger have fundet Sted. Begæret efter Trælast fra de sydlige Havne til La Plata Floden er i Øjeblikket næsten ophørt som Følge af de uordnede Tilstande i den argentinske Republik, og til Brasilien er Begæret ligeledes alt andet end presserende. Trælast-Afskibningerne fra Golfen til Europa ere i den senere

Tid væsentlig blevne overtagne af Dampere, ikke desto mindre have Fragterne holdt sig. Fragterne for Skibsbygningsmateriale fra de sydlige Havne ere ikke saa faste, som man har ventet de skulde være paa denne Aarstid. Petroleumsfragterne have hidtil ikke udvist nogen Bedring, men der er kun knapt Tilbud af passende Skibsrum, og lidt mere livlig Efterspørgsel vil uden Tvivl medføre en Frengang i Raterne.

D'Hrr. **Tellefsen & Co., Cardiff**, meddele os under den 16. Juni.

Blandt sidste Dampskibsbefragtninger kan nævnes:

Kronstadt 5/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub>—5/3. Stockholm 5/6, Aarhus 5/, Aarhus 5/6, Christiania rails 6/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, Lillesand rails 7/, Lisbon 5/9, 6/, Gibraltar 5/6, Malta 4/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, Genoa 6/—6/3, Venice Ancona 7/, Salonica 6'4<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, Trieste 7.3, Leghorn 6/6, Trapani 7/, Portland 5/9, Piræus 5/9, Danube 8/3.

all. clean.

Archangel Sharpness 40/, Bilbao, Newport, Cardiff 4'6, Bordeaux, Cardiff 5/9.

For Sejl notes for Brasilien, Rosario 13/6, 6/700, Rosario 13/ option, Boca or La Plata 11/6 of 12/, Natal 15/, 4/500, Rio 13/6, 14,— 2/3000, Imbetiba fuel 16/—, Maranhão 13/—, Pernambuco 13/, Margem de Jaguary New-Port Alegre 29/ à 30/, 3/600 fuel, Payrandu 17/ à 18/, 5/600.

Den 2den Juni. 48° 51' N. Br. 8° 5' V. Lgd. Stort Vragestykke, kun lidt over Vandet.

**Frankrig. Turballe.** For at beskytte *Turballe* Havn mod NV. anlægges en Mole, der udgaar fra de NV-lige Huse ved *Saint Paul* Kaj og skal strække sig ialt c. 600 Alen mod SV. og SSV.

**Ile d'Yeu.** Fyret paa *Ile d'Yeu* skal forandres til et elektrisk Fyr, og et Taagesignal skal oprettes.

Om kort Tid slukkes derfor Fyret, og et midlertidigt hvidt, fast Fyr tændes. Det vises fra Fyrtaarnets Galleri.

Det elektriske Fyr bliver et hvidt Blinkfyrt, der hver 5 Sekunder viser Et-Blink. Lysevnen: 52 Kml. Flammens Højde forbliver uforandret.

Taagesignalet vil blive givet med en Sirene, der hver Minut giver Et-Stød af 3 s. Varighed. Den er anbragt c. 2,400 Alen N. 54° V. for Fyrtaarnet og indrettet til at lyde straks, naar fornødent.

Prøver med Fyret og Taagesignalet blive foretagne. Nærmere Meddelelse senere.

### Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**Spanien. Torre Vieja.** Vraget af tysk Bark *Mozart* paa *Torre Vieja* Red ligger i 6<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Fv. Vand, fra *Cornuda Point* Fyr i S. 30° V. 5<sup>1</sup>/<sub>3</sub> Kbl. 37° 57' 55" N. Br. 0° 40' 55" V. Lgd.

**Frankrig. Cette.** Den sorte Baake paa Ø-Enden af Bølgebryderen ved *Cette* ombyttes med et 32 Fod højt Taarn af Sten.

**Malta. Monsciar Pass.** I *Monsciar Pass* ere flere Klipper med kun 4 à 4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Fv. fundne. En 4 Fv. Klippe ligger i Ledemærkerne, *Dellamara* Fyr netop fri af *Sciro Point* i S. 33° V. og *Zoncor* Baake overet med *St. Thomas Point* Baake i N. 23° V. 35° 51' 0" N. Br. 14° 34' 55" Ø. Lgd.

**Østerrig-Ungarn. Zara.** Paa Klippen *Treserolle*, c. 4 Kbl. NV. fra den N-ligste af Øerne *Treserolle*, er i 5 Fod Vand opført en hvid Baake med Kors. 44° 11' 30" N. Br. 14° 58' 54" Ø. Lgd.

**Syrien. Oplysninger om Tripolis.** I Løbet mellem Øerne

*Sanani* og *Tards*, som er 1 Kml. bredt, ligger 5 Fv. Grænsen c. 250 Alen SØ. for *Sanani* og c. 1,600 Alen NV. for *Tares*.

Det røde Havnefyrt er flyttet SØ. hen og vises nu fra et rødt Taarn, 1,700 Alen N. 85° V. for *Tour des Lions*.

Fyret paa Øen *Ramkine* ligger paa Klinten paa Øens SV-Side.

**Caiffa.** Man maa ikke stole paa at der vises Lanterner fra Vraget, som ligger sunket paa *Caiffa* Red.

**Egypten. Alexandria.** Uddybningsarbejderne ved *Alexandria* ere tilendebragte. Lodserne tage ikke Skibe, som stikke mere end 26 Fod ind i Havnen.

**Tenès. Algiers.** Bølgebryderen ved *Tenès* er 640 Alen lang, men de V-ligste 160 Alen ere endnu under Vandet, med Dybder fra 6 til 19 Fod over Stenblokkene.

### Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

**Mexiko. Tampico.** En Grund med 17 Fod ligger ud for *Tampico* Havn c. <sup>13</sup>/<sub>16</sub> Kml. N. 75° Ø. fra N.-Molens Yderende. En Grund med 12 Fod ligger <sup>9</sup>/<sub>16</sub> Kml. S. 60° Ø. fra N.-Molens Yderende.

**Karaibiske Hav. Serranilla Bank Ø.** En 7 Fods Grund er funden i Farvandet Ø. for *Serranilla Bank*, c. 17 Kml. Ø. for *East Kay*.  
Beliggenhed: 15° 30' N. Br. 79° 21' V. Lgd.

### Karantænebestemmelser m. m.

**Spanien.** — *Douarnenez* Bugt, fra Kap *Chèvre* til Pynten ved *Vau*, er erklæret for kolerasmittet. *Castello Branco*, i *Portugal*, med *Omegn* er erklæret for kolerafri.

**Portugal.** — Departementerne *Morbihan* og *Côtes du Nord* ere erklærede for kolerasmittede.

**Malta.** — Skibe fra *tyrkiske* Havne ved *det sorte Hav* i Asien underkastes 5 Dages Karantæne. Ikke smittefarlige Varer kunne dog losses: men Arbejdere, som anvendes dertil, underkastes derpaa 5 Dages Karantæne.

**Gibraltar.** — Karantænen for Skibe fra *Lissabon* er ophævet.

### Søkort-Archivet.

Paa *Søkort-Arkivet* er udkommet:  
Kort Nr. 162. **Store-Bælt.** Maalestok, 1: 130,000. Pris: 3 Kr.  
Kort Nr. 163. **Store-Bælt mellem Sprogø og Langeland.** Maalestok, 1: 40,000. Pris: 3 Kr.

### ABONNEMENTSPRISEN

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

Bladet omdeles ved Postvæsenets Forsætning.

Enkelt Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges hos „Adam“, Højbroplads og Tivoli, „Lynet“, Bredgade, hos Avissejlgere i Havnen og flere Steder.

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

### AVERTISSEMENTS-PRIS:

Første Side pr. Petitielinie à 45 mm Brede	25 Øre,	udenlandske	35 Øre	
De øvrige Sider	—	do.	25 —	
	Moderation for	5 Gange	10 Gange	25 Gange
1/2 Side eller derover	20 0/0		30 0/0	50 0/0
Mindre end 1/2 Side	10 0/0		20 0/0	40 0/0

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER FREDAG.

Nr. 40.

Kjøbenhavn, Fredag den 29. Juni 1894.

1. Aarg.

INDHOLD: Engelske Skibe under fremmed Flag. — Universal-Slippeapparatet. — Maaneobservationer. — Spørgsmaal og Svar. — Hyren i Kjøbenhavn. — Fra Sø og Land. — Engelske Domme. — Skibsefterretninger. — Fragtberetninger. — Efterretninger for Søfarende.

Den anerkjendte

## Originale Rahtjens Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

Martin Nisson,  
Nyhavn 53, Kjøbenhavn.  
Telefon 120.

## AXEL E. AAMODT.

18, Kongens Nytorv 18.  
Grundlagt 1857. Telefon 106.  
Kalkerpapir, Kalklærred,  
1ma Kvaliteter.

Telefon 1268.  
Telegr.-Adr. Nilsson 167.

## Carl Nilsson,

Amaliegade 37,  
Kjøbenhavn K.  
Lager af Olier og Maskin-Artikler.  
Leverander  
til de fleste danske Damp-  
skibsselskaber.

## Carbolineum. Creosotolie.

Oskar Borch,  
Gothersgade 158.

## Lastångare till salu.

Ångaren »Tyr«,  $\frac{3}{4}$  Ct., 1.  
i. Fr. V., om 478.48 R. T., bygd  
1872 af svensk plåt. Nya pan-  
nor 1885. Ny donkey 1894.  
Nyklassad och i utmärkt skick.  
Närmare meddela

August Leffler & Son,  
Göteborg.

## Cacaopulver,

Kæks, Biscuits, Chocolate,  
Confekt.  
Brødr. Tychsens Fabrikslager,  
Lille Kannikestræde 3, Kjøbenhavn K.

## Anders Nielsen,

Fredericiagade 27.

## Største Lager

af

 Fedevarer.

## C. M. Fønnesbech,

Specialforretning i The.  
Fine, kraftige Kvaliteter;  
Udsalg: Østergade 10. Kjøbenhavn.

De af Toldvæsnet  
anbefalede

## Toldblanketter

ere paa Lager  
hos

## S. Friedlænder,

14 Ved Stranden.

## Ankere & Kjæder,

Tougværk og alle  
Skibs-Inventarier  
anbefales fra Lager.

John Forbæch,  
St. Annæ Plads 19 & 21.

## A. C. Perchs

Thehandel Eftf.,  
A. Rosourus Hansen,  
Kronprinsensgade Nr. 5,  
grundlagt 1835,  
anbefaler ny hjemkommen The  
af udsøgt 1ma Kvalitet.

Fra Aktiebolaget Bofors & Gullspång i Sverrig leverer jeg  
paa Bestilling større og mindre Gjenstande i

## støbt Staal, saasom:

Skibstævne, Skibsskruer, Roerrammer,	Stempler, Krumtappe, Ambolte,	Tandhjul, Ankere, etc. etc
--	-------------------------------------	----------------------------------

Støbt Staal fra Bofors-Gullspång er smeddeligt samt i Styrke  
og Sejghed fuldt jævnførligt med det bedste smeddede Staal  
af tilsvarende Haardhedsgrad.

Kjøbenhavn.

Jørgen Jensens Efterfigr.

## Dækskoste

Dækskoste, 13 Rækker halvstive Piasava	6 Kr.	pr. Dusin.
do. 13 do. fint Piasava ud- mærkede Koste til Spuling af Dækket	8 »	»
Tjærekoste, rene Børster	7 » 50	»
Levanger	7 »	»
Kosteskafter	1 »	»

Alle Sorter Malerpensler anbefales. Ethvert Rederi samt  
Damp- og Sejskibsførere vil se deres Fordel ved at købe  
deres Forbrug af Børstenbinderarbejde direkte hos mig, da jeg  
fabrikerer det selv. Ingen Specialiteter; som Fagmand udfører  
jag alt til Faget henhørende. Telefon Nr. 2625.

## HANS PREHN,

Børstenbinder.

Fabrik for Dæks- og Gadekoste.

Vesterbrogade 46.

## H. C. Petersen & Co.,

Udstillingsbygningen, Kjøbenhavn V.

Ludwigsbergs Donkey Pumper,

Pulsometre, Centrifugalpumper,

samt alle Sorter Pumper og Sprøjter  
i bedste Konstruktioner

til billige Priser.

## Engelberts originale Olie,

bedste Cylinder-Olie,

leveres til nedsat Pris.

 Mod Efterligninger advares. 

# „Dansk Søfartstidende“

begynder den 1. Juli et nyt Kvartal. Bladet bringer Artikler om alle i Forbindelse med Skibsfarten og Fiskeriet staaende Forhold og følger alle Bevægelser paa Søfartens Omraade her hjemme og i Udlandet; det bringer ugentlige Beretninger om Fragtforholdene gennem Meddelelser fra London, Liverpool, Newcastle o/ Tyne, Lübeck, New-York og Kjøbenhavn; det indeholder Søkortarkivets „Efterretninger for Søfarende“.

„Dansk Søfartstidende“ bringer en ugentlig Oversigt over danske Skibes Bevægelser, støttet paa Meddelelser fra de fleste danske Damp- og Sejlskibs-Rederier; endvidere udførlige Meddelelser om Nybygninger, Havarier, Forlis. Det bringer Beretninger om Forhyringsforholdene, maanedlige Meddelelser om Fiskeeksporten og Fiskehandelen, Oversigt over de meteorologiske Forhold m. m. m.

„Dansk Søfartstidende“, Organ for Søfarten og Fiskeriet, fremtræder tillige som Efterretningsorgan for Skibsfarten og bringer gennem sine talrige Forbindelser i Ind- og Udland udførlige og paalidelige Meddelelser om alle Søfartsforhold.

Abonnement for Juli Kvartal 1894 à 1 Kr. 50 Øre foruden Postpenge, tegnes paa alle kgl. Postkontorer og Brevsamlingssteder, i alm. dansk Skibsførerforenings Kontor, St. Annæ Plads 13, K, fra 11—3, i Redaktionen, Holsteinsgade 9, Ø, og hos Fuldmægtig Westrup i det forenede Dampskibsselskabs Skibsinspektion. Dansk Søfartstidende egner sig fortrinligt til Annoncer, der ønskes udbredte i alle Søfartskredse i Ind- og Udland.

Annoncer modtages ovennævnte tre Steder og i Triers Bogtrykkeri, Bredgade 32, K.

## Galle & Jessens

oljefri, rene Poudre

## Cacao uden Sukker

kan særlig anbefales

til Skibsbrug.

## E. Husted & Co.

Merchants & Ship Brokers,

Newcastle on Tyne.

Telegrams: Husted.

## N. Chr. Rønnes

Skibssnedkeri.

— Grundlagt 1834. —

St. Annægade 3.

Kjøbenhavn C.

## SABROE'S MAVEBITTER

tilberedt af J. Chr. Sabroe, Randers, prisbelønnet paa de største Udstillinger, udbredt over hele Verden, er kun ægte naar

Firmaet: J. Chr. Sabroe findes i Etiketten og indbrændt i Proppen.

Hoveddepot i Kjøbenhavn hos: Herrer K. J. Grønbeck & Co. St. Kongensgade 40.

## Staaltraadstovværk

i alle Kvaliteter og Konstruktioner for Transmissioner, Hejseværker, Kraner, Tovbaner etc.

Galvaniseret Jern- og Staaltraadstovværk, Galvaniserede Staaltraads Trosser og Kabler samt Liner til Skibsbrug, Lynafledertovværk af Jern og Kobber, Staaltraadsliner til elektriske Buelamper, Transmissions-Tov af Hamp, Manila og Bomuld, Transmissions Tov- og Snoreskiver, Patent-Laase og Patent-Smørelse for Staaltraadstovværk etc. leveres fra

**KABELFABRIK, LANDSBERG a/W.**

ved Repræsentanten for Danmark

**WM. GOTTSCHALCH**

Niels Juelsgade Nr. 1,

Kjøbenhavn K

## Helsingborgs Varfs Aktiebolag

(Helsingborg, Sverige)

utför nybyggnader, reparationer och bottenmålning af jern- och träfartyg; för ständigt lager af allt härtill hörande.

Torrdocka 290 × 50 × 15 fot. Hammens djup 22 fot.

Under byggnad och till salu en tremast-stålskonert 250 Reg. tons, lastar 500 tons D. W. på 11 fots djupgående.

Telegrafadress. Varfsbolaget.

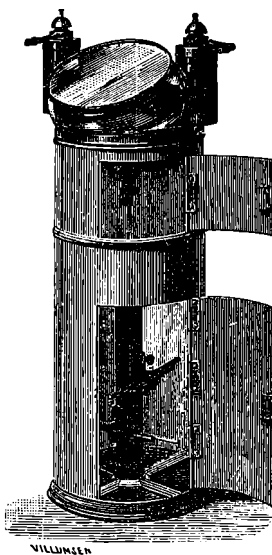
## C. F. Schlüter, teknisk Maskin- og Skibshandel.

Grundlagt 1857.

Kjøbenhavn. 26, Peder Skramsgade, K.

Import og Export-Lager til en gros Priser af Maskin- og Cylinderolier og Alt til Sømaskiner henhørende.

## Cornelius Knudsens Etabl.,



37. Kjøbmagergade Kjøbenhavn.

Patent Multiplicator, Kompasser,

Sprit- og Baadskompasser,

Patent Tidsglas. Saltmaalere.

Sextanter og Oktanter.

Kaptejn Rungs

Universal-Bathometer.

Logge og Loddemaskiner.

Dybhavsthermometre med Vendeapparat.

Barometre, Thermometre, Manometre.

Indicatorer. Tegnebestikker.

Parallelinealer.

Marinekikkerter.

Complete Dykkerdragter

Premierløjtnant Clausens

Patent Universal Deflektor.

Reparationer udføres med Omhu.

## Ny Carlsberg Øl

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

Bryggeriets Aftapningsanstalt: Pileallé 5.

Depot: Toldbodgade 14.

## Engelske Skibe under fremmed Flag.

Af en Notits i vort sidste Nummer af dette Blad vil vore Læsere have set, at der paa et af »Incorporated Shipowners' Association« i Cardiff afholdt Møde er blevet nedsat et Udvalg til at gennemføre følgende enstemmig vedtagne Resolution:

»Paa Grund af de stadige og irriterende Hindringer, Lovgivningen lægger i Vejen for den britiske Skibsfart, hvorved Rederierne utilbørlig hæmmes i Konkurrencen med andre Lande, finde vi det hensigtsmæssigt, uopholdelig at nedsætte et Udvalg, der skal indhente Oplysninger om den nemmeste, billigste og mest hensigtsmæssige Maade, paa hvilken britiske Skibe kunne overføres til fremmed Flag.«

Vedtagelsen af denne Resolution har vakt en ualmindelig Opsigt baade i og udenfor England, hvilket jo er ret naturligt, da den med megen Aabenhjertighed blotter den vanskelige Stilling, i hvilken de engelske Redere for Øjeblikket befinde sig, og da den tilsidesætter Hensyn, som det ellers er almindeligt at iagttage, selv om Situationen er nok saa alvorlig. Forinden vi selv med nogle Ord omtale Resolutionen, skulle vi gennem Uddrag af Udlændets maritime Presse vise den Modtagelse, den har fundet.

Hansa bemærker, at den Vantro, med hvilken man tidligere har modtaget Rygter om saadanne Beslutninger, er forsvunden og har gjort Plads for en vis Nervøsitet, der træder tydeligt frem gennem alle de Artikler, hvormed Søfartsbladene omtale Spørgsmaalet. Faktisk er det, at Rederiforeningen i Cardiff har nedsat en Kommission med den Opgave at indhente Oplysninger om, hvorledes dens Skibe nemmest føres ind under et fremmed Flag, særlig hos hvilke søfarende Nationer Lovgivningen aabner de gunstigste Udsigter herfor. Det er i hvert Fald af Betydning, at det ikke her drejer sig om et Initiativ, taget af enkelte Firmaer, men om de samlede Rederier i en af de forenede Kongerigers vigtigste Skibsfartsbyer. Saa vidt man ved, vil foreløbig ikke alene de belgiske, norske og hollandske, men ogsaa de tyske, svenske, østerrigske og hawaiiiske Flag paa Grund af de Fordele, de mulig vil frembyde, komme i Betragtning. De Omstændigheder, som herved maa overvejes, ere selvfølgelig af vidtgaende Betydning. I Tilfælde af en Krig mellem to Stormagter, vilde den paagældende tredie Nations Skibsfart sandsynligvis komme i en mislig Stilling; og fra dette Synspunkt maa man give de belgiske og hollandske Flag Fortrinnet som de mindst udsatte. Mod en Indregistrering i de skandinaviske Landes Handelsflaader gør sig den Omstændighed gældende, at Skibsofficererne dér skulle have bestaaet en af Marineministeriet fastsat Eksamen, og Hawaii's Flag kommer ikke alvorligt i Betragtning af den Grund, at man før eller senere maa vente en Anneksion af dette Land af de Forenede Stater. Om de Fordele, som den britiske Skibsfart vilde vinde ved, at dens Skibe bringes under tysk Flag, har man endnu intet hørt. Bladet omtaler derefter den skadelige og for Rederibedriften hæmmende Indflydelse, som de utallige Formaliteter, Bryderier og Plagerier, der i England ere forbundne med det officielle Handels-Tilsyn, have havt, og fremdeles Usikkerheden i Fortolkningen af de i mange Retninger elastiske Love, f. Ex. Loven om Dæklast, om Kornladninger m. fl. Dertil kommer Besværlighederne med Grubeinteressenterne, de stadig tilbagevendende Striker, der ofte bryde ud i Voldsomheder, og som holde Hlyrerne betydelig højere end i

de konkurrerende Lande. Hvis man kan tro engelske Udsagn, saa er Skibsfarts-Lovgivningen kommet ind i et Spor, i hvilket den ene Forvikling kæder sig til den anden, saa at Foretagsomheden savner den nødvendige Frihed til at udfolde sig. I en saadan Tilstand faar man naturligvis et skarpt Blik for den stedse farligere Konkurrence, som andre søfarende Nationer, særlig Tyskland og Norge, paa tvinge England, og den avler Misundelse over, at disse Landes Skibsfart ikke hæmmes af lignende Baand. De engelske Redere have i aarevis anstrængt sig for at faa deres Love bragte til Anvendelse paa de andre Nationer, og det er lykkedes dem for Dæksladning-Bestemmelsens Vedkommende og til Dels for Lastelinien. Trods dette paastaa de endnu i Dag, at den første Bestemmelse har tvunget en Mængde britiske Redere til at sælge de af deres Skibe, der vare beskæftigede i Træfarten, og medens disse Skibe nu under norsk Flag gaa uhindrede ud og ind i Stobritanniens Havne, ere Skibsejerne her selv henviste til Uvirksomhed. Men det maa dog erindres, at med Hensyn til de i England handlende Træskibe bliver der, hvad angaar Dæklastens Højde, som Regel ikke gjort nogen Forskel mellem uden og indenlandske Fartøjer. Og hvad angaar Farten paa ikke-britiske Havne, er saavel Udlændingen som Englænderen stillet fuldkommen lige. Paa lignende Maade forholder det sig med Lastelinien; hvad man end vil tænke om dens Nytte, er det dog sikkert, at de engelske Dampere, der løbe ind i tyske Havne, ere nok saa stærkt lastede som de tyske. Efter at have omtalt de Besværligheder, som den engelske Lovgivning til Beskyttelse af Menneskeliv, trods sine uomtvistelige Goder, volder Rederne, bemærker Bladet, at det for den engelske Regering ikke kan være ligegyldigt, om Flaaden i en af Rigets største Havnebyer vandrer ind under et fremmed Flag og derved bringer en Del af de nationale Erhvervs-kilder til at hentørre, og udtaler sin Tvivl om Regeringens Evne til at hindre dette, selv ved en Appel til Redernes patriotiske Følelser; man driver ikke Skibsfart væsentlig af patriotiske Hensyn, men for Fortjenestens Skyld, og naar en Erhvervsgren kun har Udsigt til en sygnende Tilværelse, maa en saadan Paaberaabelse af Hensynene til Fædrelandet betegnes som malplaceret. — Til Slutning betegner Bladet den Betydning, som Sagen har for Tysklands Skibsfart, som ringe, men fremhæver den Interesse, det har at se Virkningen af de Byrder, som det engelske Tilsynssystem har lagt paa den engelske Skibsfart.

Norges Sjøfartstidende gaar strengere frem mod Cardiff-Rederne og forekaster dem navnlig Mangel paa Patriotisme. Bladet ser i en international Søfarts-Komité Lægemidlet mod de Onder, som man i Cardiff vil afhjælpe ad anden Vej. Det skriver:

Den af Cardiffs Skibsredere tagne Beslutning i Anledning af Overførelsen af deres Skibe til fremmed Flag er af den Art, at den kan og bør vække os til Eftertanke, da den paa enhver Maade berører os mere end noget andet for England fremmed Land.

Vi maa, som en stor søfarende Nation tænke over Aarsagen til denne i dobbelt Betydning upatriotiske Beslutning; thi ikke alene synes det at være disse Herrer alvorlige Mening af Forretningshensyn at lade denne mindre patriotiske Tanke blive realiseret, men de staar endog som en samlet Korporation og proklamerer dette offentligt.

Uden nærmere Eftertanke skulde man jo tro, at disse gode Herrer Engelskmænd ikke vidste, hvad Patriotisme er, men dette er dog langt fra Tilfældet. Engelskmændene er ikke alene patriotiske, men de er ogsaa konservative i at holde paa alt, som er engelsk. Dog, uanset dette, kan de altsaa staa op offentlig og proklamere en saadan Beslutning, uden engang at blive kritiseret i den engelske

Presse. Og hvorfor? Jo, fordi de har været Genstand for en mindre alsidig Lovgivning, som endog synes at haandhæves saaledes, at der i intet Tilfælde bliver Tale om formildende Omstændigheder. Under saadanne trykkende Tilstande fra Lovgivningens Side maa de engelske Skibsredere konkurrere i det internationale Fragtmarked med et Resultat, som er alt andet end opmuntrende for dem til Fortsættelse, og da dette er en Kendsgerning, som den maritime Presse derovre i Særdeleshed er bekendt med, kan det som ovenfor omtalt finde Sted uden at blive paatalt.

Det er imidlertid ogsaa et alvorligt Fingerpeg til os om at være forsigtig i den hos os forestaaende Lovgivning paa Skibsfartens Omraade, thi vi kan let komme i samme Stilling som England, medens de øvrige søfarende Nationer staar friere og muiigen paa en kort Tid kan sættes i Stand til at faa et Forspring for os, som vi siden med den mest liberale Lovgivning kan have vanskeligt for at tage ind igen. Spørgsmaalet ligger derfor noget nær, om det ikke er uklogt af os at forberede nye Love, som vil lægge Byrder af Betydning paa vor Skibsfart. Vilde det ikke være heldigere at arbejde for at faa i Stand en international Lovgivning, saaledes at alle søfarende Nationer med Interesser i det internationale Fragtmarked kan komme til at arbejde under nogenlunde lige Vilkaar. Det forekommer os, at det maatte være en forholdsvis let Sag at faa sammensat en Komité af dygtige Mænd, repræsenterende de forskellige Nationer, som kunde drøfte Sagen og opsætte ensartede Regler for Lastning, Bemanding, Udrustning etc., der kunde danne Grundlaget for de forskellige Landes Lovgivinger paa Skibsfartens Omraade. Det maa jo være en Selvfølge, at England, som netop lider under Trykket af ensidig Lovgivning, maa være mere end villig til at medvirke til, at en saadan international Konference kan blive til Virkelighed, og Tyskland, som paa Næringslivets Omraade er en saa afgjort Fremskridtsnation, vil sikkerlig ikke stille sig afvisende. For Norge, som jo i Virkeligheden er et lidet, men som søfarende det forholdsvis største Land i Verden, vilde det efter vor Mening være en Ære at give Stødet til en saadan Konference, og vi vil derfor henstille til Stortinget, naar dette Skibsfartsspørgsmaal igen kommer frem ved Valg af nye Medlemmer til den allerede nedsatte parlamentariske Lastelinjekommission, da at anmode Regeringen om at udstede en Indbydelse til en international Konference til Drøftelse af disse nu brændende Spørgsmaal, Skibsfarten vedkommende. Naar en saadan kunde komme i Stand, vilde vi ved Hjælp af vor Kommissions forberedende Arbejder i denne Retning være i Stand til at deltage paa en ærefuld Maade.

En Ordning som her antydet, vilde bidrage betydeligt til, at Skibsfarten vilde udvikle sig paa en naturlig Maade, og de Humanitets- saavelsom Forretningshensyn, som ligger i dette Spørgsmaal, vilde derved finde sin Afgørelse i den for alle Nationer mest tilfredsstillende Retning.

Samme Blad citerer, hvad Liverpool Journal of Commerce skriver:

Patriotisme er i Øjeblikket tilsyneladende en fremmed Plante, bestemt til at henvisne for den barske Vind af Konkurrence og hæmmende Love. Vi har været de herskende paa Søen i Aarhundreder, og vore Handelskibe er fremdeles i overvejende Flertal paa alle Have og i den Stilling, at de altid kan paakalde den stærkeste Beskyttelse, der kan gives af nogen Stats-Marine. At være Engleskmand og leve under et Flag, som i tusinde Aar har trodset Krigen og Stormen, var engang anset som noget, der var værd at tale om. I Forretningsanliggender maa imidlertid Patriotismen vige for Økonomien, og i Særdeleshed er dette Tilfældet i den internationale Skibsfart, som i sin Natur er kosmopolitisk. England er det store Transportland i Verden, og naar den umaadelige Kapital, som i England er nedlagt i Skibe, finder sig selv i en skarp Konkurrence med flere friske, opadgaende,

unge Rivaler, da er det selvfølgelig nødvendigt at kaste alle sentimentale Følelser for Vinden som det ene rette, naar den forfærdelige Kamp for Eksistensen rykker en ind paa Livet. Love, som griber ind i en Bedrift paa en utilbørlig Maade, er uheldige nok i Land, men naar de ogsaa skal anvendes paa Søen, da bliver de rent ud urimelige, for her er det næsten umuligt at faa alle de konkurrerende Parter under den samme Lovgivning. Den praktiske Betydning af nye hæmmende Love for vor Skibsfart er derfor den, at fremmede Nationer faar nye Fordele for os i den internationale Konkurrence. Under disse Omstændigheder har vi en meget stor Sympati med Skibsrederne i Cardiff, som nu staar i Færd med at overføre sine Skibe til fremmed Flag, hvorfor vi ogsaa i nogle faa Ord skal give nogle assisterende Vink for, hvorledes en saadan Overførelse kan finde Sted paa en lovlige Maade.

Paa lignende Maade udtaler Sh. Gaz. og flere andre engelske Blade sig.

Det vil af ovenstaaende ses, at medens man i Udlandets maritime Presse enten stiller sig uinteressert overfor Cardiff-Beslutningen eller udtaler sig imod den, finder den i England en til Dels sympatetisk, i hvert Fald forstaaende Modtagelse. Vi sé nu ikke, at der er Grund til, som i Norge, at komme i Affekt over den formentlige Mangel paa Patriotisme, der særkender Beslutningen; i hvert Fald er det ikke vor Sag at vogte over Englændernes Opfattelse af de Hensyn, man skylder Patriotismen, og naar de engelske Redere ikke mene det uforeneligt med disse Hensyn at søge deres Skibe førte ind under et fremmed Flag, saa kan der, synes det os, ikke for andre Lande være noget dertil at bemærke. Hertil kommer, at Cardiff-Beslutningen utvivlsomt er et umiskendeligt Vidnesbyrd om de overordentlige Besværigheder, med hvilke man i England har bebyrdet Rederibedriften. Thi selv om man erkender — og det gør man forøvrigt vistnok fra alle Sider — at den Bevægelse, der for en Del Aar tilbage udgik fra England, og som krævede at Skibsfarten paa forskellig Maade underkastedes en offentlig Kontrol, var fuldt ud berettiget, saa synes man ved Etableringen af denne Kontrol dels at være gaaet for vidt og dels at have ordnet den paa en saadan Maade, at den i høj Grad virker hæmmende paa Forretningslivet. Den vedtagne Resolution vil derfor — hvad enten den nu bliver realiseret eller ikke — i England sikkert virke som en Advarsel til Lovgivningsmagten om ikke at paalægge Udviklingen af Skibsfarten for mange indsnævrende Baand — og mulig faar den herved sin største praktiske Betydning.

Hvad Danmarks Stilling til Spørgsmaalet angaar, da kunne vi roligt sé dets videre Udvikling i Møde. Selv om de engelske Redere mulig se deres Fordele ved at lade en Del af deres Skibe sejle under dansk Flag, saa vil det sikkert ikke blive i en saadan Udstrækning, at vi behøve at nære nogen Frygt for en i Øjeblikket for stærk Tilgang. Paa den anden Side kan en saadan Foranstaltning byde os mange Fordele — i hvert Fald tilføre vor Skibsfart Kapitaler, hvortil den godt kan trænge. Men iøvrigt behøve vi ikke nu at drøfte dette Spørgsmaal nærmere, da der ingen Grund foreligger til at antage, at de engelske Redere eventuelt vilde vælge at hejse dansk Flag paa deres Skibe, og da adskilligt foreløbig taler imod en saadan Antagelse.

Som man vil have bemærket af de ovenfor gengivne Udtalelser har man i Norge taget Anledning af Cardiff-

Resolutionen til at ønske en international Søfarts-Konference sammenkaldt, og man er sangvinsk nok til at vente store Resultater af en saadan. Det synes os dog, at de nordiske Lande ikke have megen Grund til i saa Henseende at nære for store Forventninger, thi de dygtige og energiske Bestræbelser for paa Søfartens Omraade at tilvejebringe et internationalt Samarbejde, der ere udgaaede fra Skandinavien, have jo ikke bragt store Resultater. Og at dette er saa, skyldes væsentligt Modstand fra Englands Side. Vi tro ikke, at man tør gaa ud fra, at dette Forhold paa en ny international Konference vil vise sig væsentligt forandret. England, der som den ledende Magt paa Søfartens Omraade har indlagt sig store Fortjenester, har i det internationale Samarbejde vist sig i høj Grad

umedgørlig og har hensynsløst benyttet sin overlegne Magt; det bærer ubetinget Ansvar for, at vi ikke allerede have faaet den af de fleste søfarende Nationer ønskede internationale Søfarts-Kommission, og det har, for at nævne endnu et Exempel, været en absolut Hindring for Gennemførelsen af et ensartet Skibsmaalings-System — undtagen selvfølgelig det engelske, som de fleste Nationer nu have fundet det rettest at acceptere. Men skulde der blandt engelske Redere være en vaagnende Erkendelse af, at et internationalt Samarbejde ogsaa er i den engelske Skibsfarts Interesse, da vil man sikkert fra de nordiske Landes Side med Glæde optage et Arbejde, der utvivlsomt vilde kunne bringe gode Frugter for Skibsfarten i det hele taget.

### Universal-Slippeapparatet.

Ved Nedfiring af Skibsbaade i høj Sø, under Strømforskel eller hvis Skibet har Fart eller Sakning, er det af Vigtighed at Baaden hurtig kommer klar af Jolletallierne; hvis det under disse Forhold sker, at kun den ene af Jolletallierne udhugges, medens den anden vedbliver at være hugget og stivner, bliver Resultatet let en Ulykke, idet Baaden vil svinge tværs og fyldes med Vand eller

Baadsmandskab; ligeledes er det nødvendigt at Mekanismen, som forårsager dette, ikke ligger skjult under Tofter eller Bundbrædder; men at den er fremme saaledes, at den Kommanderende til enhver Tid kan overse det hele.

»Universal Slippeapparatet«, der er af dansk Konstruktion, har ved Prøve paa Orlogsværftet vist sig at opfylde ovenstaaende Fordringer.

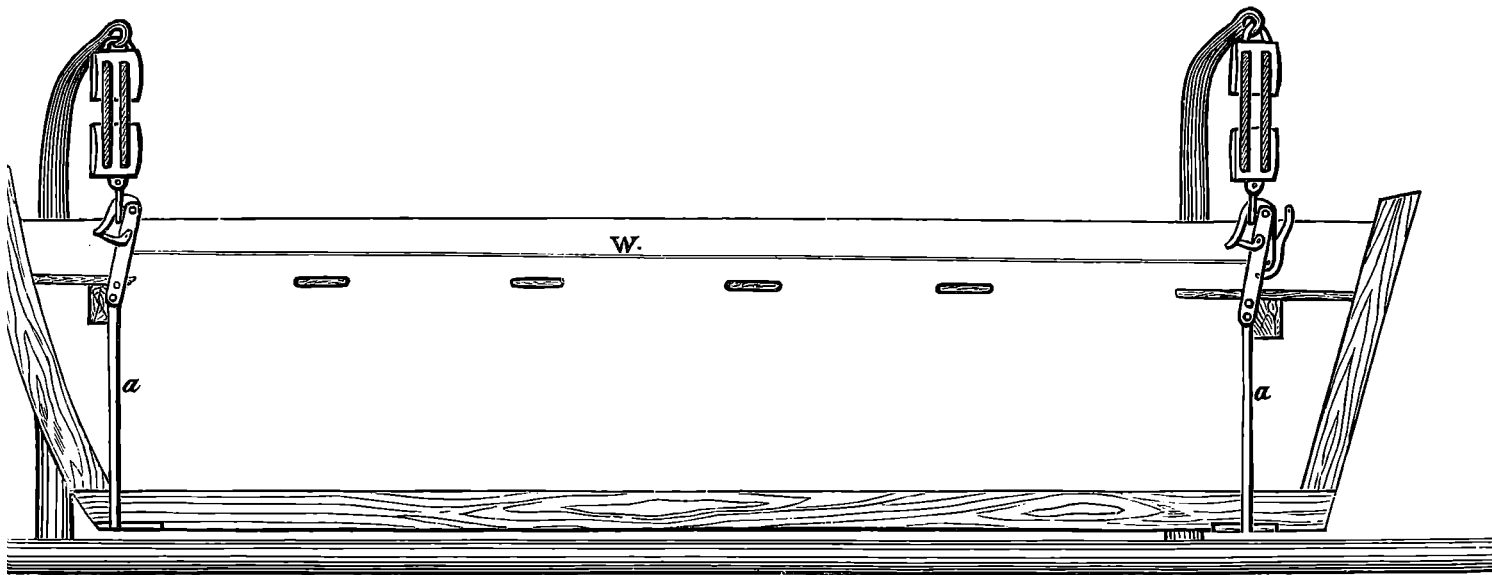


Fig. A.

havarere mod Skibssiden, og man er udsat for at miste Folk.

Man har ofte forsøgt at afhjælpe disse Ulæmpen ved Afbenyttelsen af forskellige Slippeapparater; men dels have disse været for komplicerede til at Baadfolkene med Lethed kunde betjene dem paa fyldestgørende Maade, dels have de været bebyrdede med for mange Sikkerhedsforanstaltninger, saasom Sikkerhedspinde, Hager eller lign., der kun kunne fjærnes ved Hjælp af flere Mænd forinden Løsgøringen. Det blev saaledes umuligt for den Mand, som skulde styre Baaden, at svare for om alt var klart, da han altid i det kritiske Moment var afhængig af andres Medhjælp til at udløse Forbindelsen mellem Baaden og Baadtallier.

For at en Baad under vanskelige Forhold kan sættes i Vandet uden Uheld, er det nødvendigt, at den Mand, som styrer Baaden, i et givet Øjeblik kan befri den fra Baadtallierne, uden at han behøver Hjælp fra det øvrige

Apparatet bestaar af to Opstandere, hvis nederste Ende er fæstet til Baadens Køl, som vist i Fig. A.; de bære foroven et gaffelformet Beslag, hvori Hagerne (d) og (d') kunne dreje sig om Boltene (c). Den agterste Hage holdes tilbage af Stoppearmen (b), som med et cirkelformet Bryst ligger an imod en cirkelformet Udskjæring i den nederste Ende af Hagen (d'). Til den forreste Hage er splidset et smekkeret Staaltraadstov (w), som i sin anden Ende er forsynet med en lille Hage (f), der forenes med Hagen (d'). Staaltraadstovet forhindrer forreste Hage i at dreje sig alene, den agterste Hage er samtidig holdt tilbage af Stoppearmen; ved nu at dreje Stoppearmen til Side, vil Baadens Vægt bevirke, at begge Hager paa en Gang dreje sig rundt, og samtidig slippe Ringen eller Hexen i underste Tallieblok, saaledes at Baaden med det samme er fri af Skibet.

For at forhindre at Baadstallierne udhugge i Utide, naar Baaden er klar til at hejse, eller hvis en Sø skulde



slaa op under den og løfte den, medens den hænger under Jollebommene, er Gaffelbeslaget forsynet med smaa Stopper (s), der tillade at Tallierne hugges, men forhindre dem i at udhugge, medmindre at Stoppearmen drejes til Side.

Slippeapparatet kan indtage følgende tre Stillinger.

Fig. A viser et Gennemsnit af en Baad, hejst op under Jollebommene og forbundet med Jolletallierne.

Fig. B og C viser dets forskellige Stillinger.

1. Viser Apparatet i det Øjeblik, det har sluppet Baadstallierne.

3. Viser dets særskilte Dele, naar Baaden er klar hejse eller fire.

foVed Brug af Baaden kan det til Tider være ønskeligt at randre den oprejste Stilling af Slippeapparatet; Gaffel-

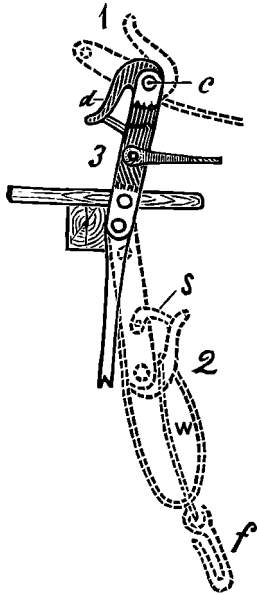


Fig. B.

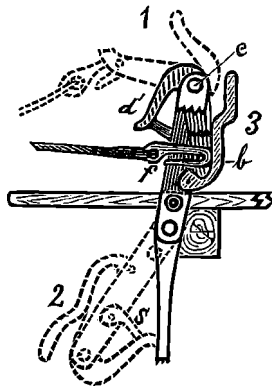


Fig. C.

beslaget er derfor bevægeligt, saaledes at man efter at have udhugget den lille Hage (f) kan lægge Apparatet ned, som vist i (2).

Reglen for Brug af Apparatet er, at Mandskabet gaar i Baaden, og holder deres Aare klar til at lægge ud; den Mand, som skal styre Baaden, tager Plads i Agterenden og lægger Haanden paa Stoppearmen; imidlertid fires Baaden ned; naar den er tre à fire Fod fra Vandet, drejes Stoppearmen til Side og Baaden er fri.

Efter Løsgøringen ville Hagerne (d) og (d') øjeblikkelig indtage den Stilling, som er vist i (3), hvorpaa Styrmanden kun behøver at rejse Stoppearmen op, og Baaden er igen klar til at hejse.

I Følge ovenstaaende er det øjensynligt, at den Mand, som skal styre Baaden, alene og med en enkelt Bevægelse betjener Apparatet og at derfor han kan være fuldt ud ansvarlig.

Højden, tre à fire Fod, der her er nævnt som Regel, bør ikke tages bogstavelig, da Øjeblikket for Løsgøringen altid vil afhænge af de særlige Forhold; men med Besætning i Baaden vil det næppe være raadeligt at lade den falde fra en større Højde end fire Fod.

En Model af Apparatet henstaar til Eftersyn i »almindelig dansk Skibsførerforening«, St. Annæ Plads Nr. 13.

## Maaneobservationer.

Efter at jeg har gennemlæst Hr. Premierløjtnant i Flaaden C. Clausens sidste Artikel om Maaneobservationer, er det mig en kær Pligt at takke ham for de udførlige og videnskabelige Oplysninger, hvorind han imødegaar

mine Bemærkninger til hans første Indlæg i Sagen. Da jeg igen finder Anledning til at anmode Redaktionen om Plads for nogle Bemærkninger med Hensyn til den sidste Artikel, saa maa jeg dertil i Forvejen anføre, at det ikke sker i den Hensigt at udtale nogen Dom om de der anførte Argumenter, men kun at udtale min Mening om, hvorvidt det bør tilraades for almindelig uddannede Navigatører at følge de deri omtalte Teorier.

Ved at læse Hr. Premierløjtnant Clausens Artikler faar man uvilkaarlig det Indtryk, at han, i Forhold til vore Navigations-Lærere, docerer de astronomiske Beregninger paa en sjælden liberal Maade; at hans Vejledning er rigtig, tvivler jeg ikke om; men jeg maa meget beklage, at jeg mangler de Forkundskaber, der ere nødvendige for at følge eller forstaa alle de gode Oplysninger, og jeg er af den Mening, at det kun er den Del af Bladets Læsere, som har været saa heldige at frekventere Søofficersskolen, der kan have noget videre Udbytte af at læse den sidste Artikel.

Paa Forhaand kan jeg her tilføje, at jeg naturligvis er enig med Hr. Premierløjtnant Clausen i Hovedsagen, og da navnlig hvad Stedlinier angaar; jeg vil villig indrømme, at det var ønskeligt, at de bleve afbenyttede betydelig mere end Tilfældet er. Jeg vil ogsaa indrømme, at Højden af et Himmellegeme kan være til nogen Nytte, fordi Randen eller Horisonten ikke ere aldeles tydelige, og jeg betragter det som en Selvfølge, at saadanne Observationer anstilles, naar det er belejligt, i Mangel af noget bedre; af Erfaring ved jeg ogsaa, at de ofte kan være nøjagtigere, end jeg havde ventet, men fra at anstille en saadan Observation i den Formening, at den alle Tider er bedre end slet ingen, og til at stole paa, at den er rigtig, er der efter min Opfattelse et stort Spring; og jeg kan ikke godt tro paa, at nogen har Tillid til Observationer, naar de ikke ere overbeviste om, at Højden og de andre Størrelser ere rigtige.

Efter min Mening gaar Hr. Premierløjtnant Clausens Vejledning navnlig ud paa at vise, at der i Praksis bør stoles paa Unøjagtige Højder, og som Bevis derfor oplyser han, »at Fejl i Højderne kunne bringes ind under matematiske Love, og i mange Tilfælde ville de endog helt kunne borteliminere. Alt dette kan være meget godt; men det er mig ikke bekendt, at vi i danske Navigations-Skoler faar noget at vide om disse matematiske Love, og selvfølgelig er vi ikke i Stand til at anvende dem. Og naar jeg ikke med Villie har bragt en Fejl ind i Observations-Beregningen, saa fatter jeg ikke, hvordan jeg skal bære mig ad med at tage mulige Unøjagtigheder med i Betragtning paa rette Maade; thi jeg kan ikke vide, til hvilken Side Fejlen ligger, før jeg paa anden Maade har bestemt mit paaværende Sted, og til den Tid finder jeg saa vist ingen Anledning til igen at beskæftige mig med den Observation, som nu er uden Betydning.

Som Eksempel paa tarvelige Højders Brugbarhed anfører Hr. Premierløjtnant Clausen, at en dansk Orlogsmand i to Dage er navigeret i finske Bugt i meget tæt Taage ved Hjælp af Stedlinier. Dersom ikke dette Eksempel var offentlig fremført af en Søofficer, vilde vist mange have undret dem over Historien, og selv nu kan det være vanskelig nok at tro paa, at en Orlogsmand i to Dage er navigeret i et saa snævert Farvand, uden at bruge et Lod, og tage Resultatet deraf med i Betragtning; men har ogsaa den Forsigtigheds Regel været anvendt, da har efter min Mening Observationerne ikke haft den Betydning, der tillægges dem; jeg er da mest tilbøjelig til at betragte dem som en Slags Tidsfordriv eller Eksercits for de Officerer, der ikke vare paa Vagt.

Jeg tvivler ikke om, at Premierløjtnant Clausen er i Stand til at føre Beviser for, at det ikke var et rent Tilfælde, at den Kurs stemte, som i Følge en Stedlinie blev sat efter et Fyrskib, sandsynligvis Kalboden eller Revelstein, og selv om han paastaar, at han var ligesaa overbevist om, at Kursen var rigtig, før Fyrskibet kom i Sigte, som efter den Tid, saa vil jeg dog paa det bestemteste fraraade enhver Koffardikaptajn at have Tillid til disse

Teorier i det praktiske Liv under lignende Forhold, og i Stedet for bruge den Fremgangsmaade, som vel de fleste af os er opdraget med, nemlig at bruge Loddet i Stedet for Sekstanten. Bliver der Uoverensstemmelse mellem Observationer og Lodskud, er det dog de sidste vi ere forpligtede til at tage Hensyn til, det er vistnok ogsaa det eneste, vi kan forsvare at stole paa i Taage, og indtræffer det Tilfælde, hvad der jo ikke er ualmindeligt, at Lodskuddene ikke stemmer, eller at de ikke kan give de ønskede eller nødvendige Oplysninger, da vil jeg foretrække enten at ankre eller ogsaa styre til Søs igen, indtil det bliver sigtbart, fremfor at stole paa en Højde; og skulde desuagtet det Uheld indtræffe, som jeg har søgt at afværge, og Forholdet bliver undersøgt ved det grønne Bord, da tror jeg, at det vil være lettere at forsvare min Fremgangsmaade, end den hvorefter Orlogsmanden skal være navigeret.

Jeg formoder, at det er Hr. Premierløjtnant Clausen bekendt, at vi paa Navigations Skolerne kun lære at beregne visse Observationer efter bestemte Formler, men ikke at bevise disse Formlers Rigtighed, og denne Metode er vist fuldstændig tilstrækkelig og tidssvarende, men med disse Forkundskaber tror jeg ogsaa, at vi vil vove os for langt ud paa den glatte Is ved at følge de omtalte Anvisninger.

Paa Navigations Skolerne lærer vi at behandle de kendte Størrelser med den allerstørste Nøjagtighed, og det er vistnok fornuftigst for os at blive ved dermed; naar man en Gang er i Vanen, er Fremgangsmaaden heller ikke vanskeligere end den Hr. C. anbefaler; paa den Maade tror jeg ogsaa, at vi har lettest ved at faa Tillid til vore Beregninger, og det er for enhver det eneste, det kommer an paa, ligemeget hvordan andres Dom bliver.

Observationer betragter jeg forøvrigt kun som et Hjælpemiddel eller en Forsigtighedsregel, og Erfaringen viser, at vi i de vanskeligste Tilfælde ofte maa klare os uden dem, og at det da kan være fornuftigere, at Kaptajnen lægger sig til at sove, end at han anstrænger Øjnene for at faa en tarvelig Observation, selv om den kan have en saa stor Bærekraft, som Hr. Premierløjtnant Clausen til lægger den.

Det er mig velbekendt, at vi paa Søen ikke kan maale en Højde paa Tiendedele Minut, men disse fremkomme ved at tage Medium af flere Højder, og jeg er tilbøjelig til at tro, at det er lettere og mere praktisk at tage dem med i Beregningen straks, end bag efter fuske med at rette for dem. Ifølge D'hr. Tuxens nautiske Tabeller er en Fejl paa 1' i Højden ikke uden Betydning paa Resultatet til Længdebestemmelse i vore Farvande, navnlig om Vinteren, naar Solens Azimuth er stor, før dens Højde kan anvendes.

P. J.

## Spørgsmaal og Svar.

- 1) Hvad forstaaes ved Eksterritorialitetsret?
- 2) Hvori bestaar den Beskyttelse, som danske Konsuler paa saadanne Steder, med Hensyn til hvilke der i Instruktion for danske Konsuler af 15. Decbr. 1893 tales om en Nationalitets-Matrikel, kunne yde Folk, som ere forsynede med saadan Matrikel?
- 3) Hvem kan som Regel optages som danske Protégés og altsaa tildeles Matriklen?
- 4) Hvilke Bestemmelser findes i vor Lovgivning om Mandskabets Størrelse i Forhold til Skibet? Hvad er det officielle Navn paa disse Love og Anordninger?

F. J.

ad. 1) Derved forstaaes en Ret til ikke at være den Stats Højhedsret undergoven, i hvilken man opholder sig, saa at man ikke kan sagsøges ved dens Domstole, ikke forfølges for Forbrydelser af dens Øvrighed, ikke kan paalægges Værnepligt, Skatter og lign. Byrder etc. Saadan Ret indrømmes i

større eller mindre Omfang Regenter paa Rejse i fremmed Land, Gesandter (med Personale, Familie og Tjenerskab) i det Land, i hvilket de ere akkrediterede, Troppedeledninger og Krigsskibe under et Ophold paa fremmed Territorium, Konsuler ialt Fald i Konsulats-Anliggender samt endelig de civiliserede Magters Undersaatter under Ophold i asiatiske Stater, saaledes f. Eks. danske Undersaatter i Kina, Japan, Persien, Siam og Tyrkiet med dets Vasallande (Tunis undtagen).

ad. 2 og 3) Den Beskyttelse, danske Konsuler i de nysnævnte Lande Kina, Japan etc. kunne yde danske Undersaatter bestaar ganske ligefrem i, at de med den Autoritet, som deres Stilling giver dem, kan hævde de danske Undersaatters Eksterritorialitetsret i Tilfælde af traktatstridige Overgreb fra vedkommende fremmede Stats Side. Hvor effektiv denne Beskyttelse i et givet Tilfælde kan blive, beror selvfølgelig paa de faktiske Forhold. At have et europæisk Krigsskib i Ryggen vil under ophidsede Forhold naturligvis være en betydelig Afstiver for Konsulen.

Da danske Undersaatter i de her omhandlede Lande ikke blot ere unddragne disse Landes Højhedsret, men paa den anden Side direkte underlagte de danske Konsuler, idet disse alene afgøre civile Sager mellem danske Undersaatter indbyrdes, og i Forbindelse med de stedlige Myndigheder afgøre Stridigheder mellem danske og Indfødte, hvorhos de endelig i Tilfælde af, at danske begaa Forbrydelser, enten skulle dømme den derfor forskyldte Straf eller hjemsende Gerningsmanden — er det selvfølgelig af betydelig Interesse altid at have paa det rene, hvilke Personer der saaledes høre under dansk Konsulat-Jurisdiktion, og den Nationalitets-Matrikel, der omtales i Instruksen er aabenbart ikke andet end Navnet paa den Liste, der skal føres af dansk Konsul paa de angivne Steder over de Personer, der høre under hans Beskyttelse. Hvem der skal optages paa den, maa afhænge af de forskellige Traktaters Ordlyd og findes nærmere bestemt i udenrigsministerielle Cirkulærer. Først og fremmest er det naturligvis danske Indfødte, der have bosat sig i den asiatiske Stat, samt disses Hustruer og Børn, eventuelt maatte ogsaa andre, som saadanne have taget i deres Hus eller Tjeneste, eller som i Mangel af egen Konsul har givet sig under dansk Konsuls Beskyttelse.

ad. 4). Af herhen hørende Regler findes i dansk Ret kun Sølovens § 26 om Skipperens Pligt til at sørge for, at Skibet er »tilstrækkelig bemanded« (jfr. om Ansvar for ham og eventuelt ogsaa for Rederen Sølovens § 292) samt Reglerne i Lov om Sønæringen m. m. af 25de Marts 1892, §§ 4 og 8 om Minimumsantallet af Styrmand og Maskinmestre.

## Dansk Søfartstidende

har i det med nærværende Nummer afsluttede April Kvartal bl. a. indeholdt følgende Artikler m. v.:

Skibsfarten i 1893.  
 Ulykken i »Brandenburg«.  
 Om Hyreforhold.  
 Cirkulærer om Skibsmaalingsvæsenet.  
 Maaneobservationer.  
 Maskinmestre og Skibsførere.  
 Til Fyr- og Vagervæsenet.  
 Baadudsætning.  
 Lov angaaende Sø- og Handelsretten.  
 Vore Fiskerier i Finansaaret 1892—93.  
 To nye Genforsikrings-Selskaber.  
 Nord-Østersø-Kanalen og Kjøbenhavns Frihavn.  
 Eksport til Australien.  
 Uoverensstemmelse mellem Certeparti og Konnossement.  
 Manchester-Kanalen, dens hidtidige Virken og Udsigterne for Fremtiden.  
 Undertegning af Konnossementer for Bomuld fra Savannah.

1890 Black Sea & c. Bill of Lading.  
 Patras.  
 Fartøjerne i vore Dampskibe.  
 En interessant Dom i en Assurancesag.  
 Skibsfarten paa Archangelsk.  
 Et svensk Søretspræjudikat  
 Solarometret.  
 Placering af Flage.  
 Lloydampere.  
 Forholdene i Korinth-Kanalen.  
 Flydende Brændsel i Tankdampere.  
 Skibsbugsering ved Hjælp af Kæder og Elektromagneter.  
 Nordisk Skibsrederforenings Procesafdeling.  
 Stjernernes Tindren.  
 Faste Dampskibsruiter i det Syd-Atlantiske Ocean.  
 Om Adgangen til Fiskeri ved de norske Kyster.  
 Certepartier og Konnossementer.  
 Suezkanalen.  
 Ellis og Eaves Sugetræk.  
 Forandring af Taagesignalet fra Fyrskibet »Kentish Knock«.  
 Sølovens § 59.  
 Svensk Sølovgivning.  
 Lidt om en Fiskerihavn ved Anholt.  
 Kollisionen paa Kjøbenhavns Red.  
 Aluminium-Yachten »Vendenesse«.  
 Universal-Slippeapparatet.  
 Højesteretsdomme.  
 Sø- og Handelsretsdomme.  
 Udenlandske søretlige Domme.  
 Bureau Veritas' Beretninger om Søulykker.  
 Generalforsamlinger og Aarsberetninger.  
 Beretninger om Hyreforholdene.  
 Literaturanmeldelser.  
 Lystsejlsads.  
 Fiskeri-Statistik.  
 Havarier, Forlis m. m.  
 Fra Sø og Land.  
 Spørgsmaal og Svar.  
 Fragtberetninger fra Kjøbenhavn, Lübeck, Liverpool, Newcastle, Cardiff og New-York.  
 Søkortarkivets »Efterretninger for Søfarende«.

Paa given Foranledning meddele vi, at der ved Aarets Udgang vil udkomme et Register til „Dansk Søfartstidende“ fra Oktober 1893 til Slutningen af 1894. Samtidig udkommer et Register over de Varer, der have været averterede her i Bladet og de Firmaer, der forhandle dem.

Dansk Søfartstidende vil i Juli Kvartal og fremdeles meddele saadanne Uddrag af de af de danske Konsulater i Udlandet til Udenrigsministeriet indsendte Beretninger, der have Betydning og Interesse for vor Skibsfart og Handel.

Med Dansk Søfartstidende vil i Løbet af Juli Kvartal til enhver af Bladets Abonnenter følge et Kort over Kjøbenhavns Frihavn med detailleret og nøjagtig Angivelse af dens Besejlingsforhold m. m.

Vore ærede Postabonnenter erindres om, at de, for at undgaa Standsning i Bladets Forsendelse, maa forny deres Abonnement paa vedkommende Postkontor inden Maanedens Udgang.

## Hyren i Kjøbenhavn.

er for Tiden:

### I Dampskibe:

Iste Styrmand.....	Kr. 85—110
2den do. ....	— 70—80
Iste Maskinmester.....	— 150—220
2den do. ....	— 80—130
Baadsmænd.....	— 54
Tømmermænd.....	— 60
Hovmestere.....	— 60
Kokke.....	— 60
Koksmatter.....	— 30
Matroser.....	— 50
Letmatroser.....	— 40
Ungmænd.....	— 30
Messedrenge.....	— 12—16
Fyrbødere.....	— 50
Kullæmpere.....	— 30

### I Sejlskibe:

Iste Styrmand.....	Kr. 76—80
2den do. ....	— 65
Baadsmænd.....	— 54
Tømmermænd.....	— 40—60
Kok & Steward.....	— 55—60
Kokke.....	— 20—40
Matroser.....	— 50—52
Letmatroser.....	— 40—42
Ungmænd.....	— 25—30
Dæksdrenge.....	— 10—20

## Fra Sø og Land.

Konsulater. A. A. Lundquist er anerkendt som dansk Vicekonsul i Varberg under Generalkonsulatet i Gøteborg.

J. P. Jacobsen i Seattle er anerkendt som dansk Vicekonsul for Staten Washington under Konsulatet i San Francisco.

Ved Auktion over Statsbanedriftens Hjuldampskib Hernød (151,50 Tons) med Inventarium blev det solgt til P. Jørgensen & Co. i Korsør for 10,000Kr.

Fiskerbaaden Trækfuglens Fører, J. C. Jensens Lig drev i Søndags i Land ved Nymindegab. Trækfuglen blev, som meddelt, borte 10de Maj; senere har man intet hørt til den. (R. B.)

»The Shipmasters' Society« har holdt sit aarlige Møde i London forrige Uge. I den paa dette afgivne Beretning hedder det, at Bestyrelsen i Aarets Løb havde fortsat sine Bestræbelser paa at vække Skoledirektioners og Grevskabsraads Interesse for at forbedre unge Skibsofficerers og Sømands saavel almindelige som tekniske Uddannelse. Man haabede at se Reformen gennemførte inden lang Tid. Endvidere havde man ikke ladet nogen Lejlighed ubenyttet til at indskærpe Board of Trade's Marine Department, Lloyd's Registry, saavel som Publikum Vigtigheden af Spørgsmaalene om Skibes Stabilitet og tilstrækkelige Bemanding samt Nødvendigheden af offentligt Tilsyn med Skibes elektriske Lysanlæg. Bestyrelsen havde endvidere været med til at samle Underskrifter paa en Adresse til Premierministren, der indeholdt Anmodning om, at Forholdsregler maatte blive tagne for at fjerne forladte Skibe. Man havde endvidere korresponderet med de meteorologiske Autoriteter i Indien, Australien og Honkong samt paa det gode Haabs Forbjærg

Ny Zeland og Mauritius angaaende Ocean-Meteorologi med særligt Henblik paa at fastslaa de mest tjenlige og sikreste Ruter for Sejlskibe og assisterende saavel som Fuld-Krafts-Dampere (*auxiliary and full-powered steamers*) gennem det sydlige Atlanterhav, det Indiske Ocean, det Stille Ocean og de kinesiske Have, paa den Maade, der allerede er bragt i Udførelse af de Forenede Staters hydrografiske Autoriteter for det nordlige Atlanterhav og — foreløbig — for den nordlige Del af Stille-Havet. De forskellige Autoriteter stillede sig meget gunstigt til Sagen, og der var Haab om et godt Resultat.

En Stør paa 280 engelske Pund, fanget i Thomsen i Nærheden af dens Udløb, blev bragt levende i Land i Brith i forrige Uge. Man ser deri et glædeligt Tegn paa Vandets tiltagende Renhed.

I Anledning af Kollisionen paa Kjøbenhavns Red mellem Castor og Lissabon har der i forløbne Uge været afholdt Søforklaring og Vidneførsel i Sø- og Handelsretten. Der er her afhørt Mandskaberne ombord i de to Skibe, Lodsen, der var ombord i »Lissabon« og flere andre Lodser m. fl. og endelig aflagt Forklaring af de to Skibes Kaptajner. Selvfølgelig staa Forklaringerne saavel som Vidneudsagnene paa væsentlige Punkter imod hinanden, og vi skulle derfor ikke nærmere omtale dem, forinden alle Oplysninger foreligge.

Paa Begæring af »Castor« Fører, Kaptajn Kruse, er der ved Kongens Foged gjort Arrest i »Lissabon« i Anledning af den Skade, der er tilføjet »Castor« ved Sammenstødet.

Fyrassistent Lundgren paa Hesselø Fyr er i Mandags omkommen ved Drukning.

#### Fra Skagen skriver vor Korrespondent den 26de Juni:

Efter 3 Dages haard Storm fra Nordvest ligger her i Bugten udfor Skagen opankret 21 større Fragtdampere samt 19 Fiskekuttere. Da Vinden i Dag er gaaet om til Nord-Nordvest, har enkelte Dampskibe lettet og er gaaet Skagen ud trods den høje Sø og vedvarende Storm.

Danmarks Fiskehandlerforening. Fra Randers telegraferes til »Ritz. Bur.«: Under Landmandsfor­samlingen har »Danmarks Fiskehandlerforening« i Dag afholdt sit Aarsmøde. Diskussionen gik særlig ud paa at fremhæve de talrige Klager, der indløbe fra Fiskehandlerne angaaende den mangelfulde Behandling af Godset og dernæst at beklage de hyppige Forsinkelser, som Forsendelserne ere udsatte for.

### Engelske Domme.

Den 10de Juni 1892 Kl. 8 EM. befandt Dampskibet Ariel, som var paa Rejse op ad Kanalen, fra Varna til Hamburg, sig ud for Owers styrende OtS.

Dampskibet Lancashire stod paa samme Tid ned ad Kanalen paa Kursen N82V.

Det var taaget og begge Skibe gik langsomt under Af­givelse af Taagevejrsignaler.

Ariel hørte Lancashires Dampfløjte paa det nærmeste ret forude og gav Bagbords Ror.

Lancashire hørte Ariels Fløjte omtrent en Streg paa Styrbords Boug; den syntes at være langt borte og trak sig efterhaanden et Par Stæger agterligere. Da Lyden havde tre Streger paa Bougen, ophørte den imidlertid at trække agterefter, men kom stadigt nærmere. Lancashire stoppede nu, og da det næste Signal viste, at det andet Skib nærmede sig hurtigt mod Styrbords Boug, bakkedes med fuld Kraft. Til trods herfor fandt Kollisionen Sted. Umiddelbart forinden blev Roret i Lancashire lagt Styrbord, men uden Virkning.

Lancashires Forstævn ramte Ariel paa Bagbords Side omtrent 15 Fod fra Agterenden, og som Følge af Sammen­stødet sank Ariel nogle Timer efter.

Admiralitsretten, til hvilken Sagen omsider blev appelleret,

stadfæstede de lavere Instansers Dom, ifølge hvilken begge Skibe vare kendte skyldige i Sammenstødet, Ariel for at have lagt Roret Bagbord, og Lancashire for ikke at have stoppet og bakket tidlig nok.

At den faldne Dom ogsaa gik ud over Lancashire. til Trods for, at Kollisionen utvivlsomt forårsagedes ene og alene ved Ariels fejle Manøvre, viser tydelig nok, hvor nødvendigt det er under taagede Forhold øjeblikkelig at standse Farten, naar der blot er den allermindeste Udsigt til Sammen­stød, selv om Faren først vil kunne opstaa, naar der begaas Fejl i det andet Skib.

Vi opfordre vore Abonnenter til at virke for Bladets Udbredelse i stedse videre Kredse.

## Skibsefterretninger.

### Dampskibe.

#### Det forenede Dampskibsselskab.

Alexander III, Rabe, passerede Constantinopel 23. Juni, bestemt til Antwerpen, Kbhvn. og St. Petersborg. — A. N. Hansen, Thidemann, ankom 16. Juni til Antwerpen, bestemt til Algier, Tunis, Piræus, Smyrna, Saloniki, Constantinopel, Sebastopol og Odessa. — Antwerpen, Caroc, ankom 26. Juni til Algier, bestemt til Antwerpen, Kbhvn. og St. Petersborg. — Baron Stjernblad, Michelsen, ankom 18. Juni til Messina, bestemt til Gøteborg, Kbhvn. og St. Petersborg. — Castor, Kruse, ligger i Kbhvn. — Chr. Broberg, Gøtsche, ankom 21. Juni til Rafso, bestemt til Kbhvn., Barcelona, Marseille og Italien. — Dagmar, Hansen, ankom 17. Juni til Messina, bestemt til Kbhvn. og Gøtø. — Douro, Brabrand, ankom 26. Juni til Havre, bestemt til Kbhvn. og Østersøen. — Georgios I., Rohde, afgik 20. Juni fra Algier, bestemt til Piræus, Constantinopel, Samsoun, Trebizonde, Batum, Novorossisk, Sevastopol og Odessa. — J. C. Jacobsen, Bech, ankom 26. Juni til Nedre-Calix, bestemt til Kbhvn. og Barcelona. — Kiew, Rasmussen, ankom 16. Juni til Bordeaux, bestemt til Havre og Kbhvn. — Kursk, Staal, afgik 25. Juni fra Malaga, bestemt til Cadix. — Leopold II., Jespersen, ankom 25. Juni til Antwerpen, bestemt til Tunis, Piræus, Constantinopel, Samsoun, Trebizonde og Odessa. — L. P. Holmblad, Ingerslev, ankom 25. Juni til Kbhvn., bestemt til St. Petersborg. — Botnia, Holm, afgik 27. Juni fra Kbhvn., bestemt til Hangø. — O. B. Suhr, Koch, ankom 25. Juni til Kbhvn., bestemt til St. Petersborg. — Omsk, Kihl, ligger i Dok i Antwerpen, bestemt til Kbhvn. og St. Petersborg. — Tejo, Fenger, afgik 24. Juni fra Kbhvn., bestemt til Bordeaux og La Rochelle. — Tomsk, Petersen, ligger i St. Petersborg, bestemt til Sortehavet. — Vesuv, Gade, ankom 23. Juni til Kbhvn., bestemt til St. Petersborg. — Viking, Jørgensen, afgik 27. Juni fra Kbhvn., bestemt til Libau og St. Petersborg.

Constantin, Fenger, afgik 27. Juni fra Newcastle, bestemt til Kjøbenhavn. — Esbern Snare, Holm, afgik 24. Juni fra Newcastle, bestemt til Aalborg. — Esbjerg, Bentzen, afgik 27. Juni fra Odense via Aarhus og Aalborg til Leith. — Georg, Therkildsen, ankom 27. Juni til Kbhvn. fra Bedding. — Knuthenborg, Hansen, ankom 25. Juni til Randers fra Nykjøbing F. og Odense. — Kronen, Petersen, afgik 24. Juni fra Newcastle, bestemt til Nykjøbing F. — Lolland, Ankersen, ankom 26. Juni til Odense, bestemt Newcastle via Aalborg. — Olga, Fischer, ankom 23. Juni til Kjøbenhavn fra Newcastle. — Storebelt, Güllich, afgik 27. Juni fra Naskov via Svendborg, Horsens, Aalborg til Newcastle. — Union, Bloch, afgik 27. Juni fra Boness, bestemt til Odense.

Anglo Dane, Petersen, ankom 23. Juni til Anvers, bestemt til Kbhvn. og Libau. — Axelhuus, Goll, afgik 27. Juni fra Arendal, bestemt til Kbhvn. og Stettin. — Bergenhuus, Jørgensen, ankom 19. Juni til Hamburg, bestemt til Kbhvn. og Danzig. — Charkow, Norden, ankom 23. Juni til Libau, bestemt til Kbhvn. og Hull. — Christian IX, Møllerup, ankom 25. Juni til London, bestemt til Kjøbenhavn og Königsberg. — Christianssund, Jensen, afgik 27. Juni fra Kbhvn., bestemt til Vestnorge. — Frederik, Harboe, ankom 27. Juni til Kbhvn., bestemt til Königsberg. — Jolantha, Hansen, ankom 22. Juni til Königsberg, bestemt til Kbhvn. og Hamborg. — Kasan, Thomsen, ankom 25. Juni til Königsberg, bestemt til Kbhvn. og London. — Laura, Christiansen, afgik 7. Juni fra Granton, bestemt til Færøerne og Island. — Libau, Andersen, ankom 25. Juni til Kbhvn., bestemt til Hamborg. — Minsk, Olsen, afgik 25. Juni fra Kbhvn., bestemt til Liverpool. — Louise, Brabrand sen., afgik 25. Juni fra Pillau, bestemt til Newcastle og Hull. — Morsø, Lind, ankom 18. Juni til

Kbhvn., bestemt til Hamborg. — Mosk ov, Petersen, afgik 24. Juni fra Riga, bestemt til Kbhvn. og Anvers. — Nishnij Novgorod, Harder, afgik 25. Juni fra Antwerpen, bestemt til Kbhvn. — Nordjylland, Jensen, afgik 25. Juni fra Kbhvn., bestemt til Antwerpen. — Odin, Frisenette, afgik 24. Juni fra Hamborg, bestemt til Kbhvn. og Königsberg. — Perm, Christensen, ankom 25. Juni til Kbhvn., bestemt til Hamborg. — Pregel, Egdiussen, ankom 26. Juni til Kbhvn., bestemt til Libau. — Romny, Nielsen, afgik 26. Juni fra Hull, bestemt til Kbhvn. og Libau. — Thyra, Garde, afgik 22. Maj fra Granton, bestemt til Færøerne og Island. — Tula, Paaske, ankom 23. Juni til Kbhvn., bestemt til Danzig. — Valdemar, Sørensen, ankom 25. Juni til Libau, bestemt til Kbhvn. og Anvers. — Vendsyssel, Sørensen, ankom 18. Juni til London, bestemt til Kbhvn. og Libau. — Fanø, Kolster, ankom 24. Juni til Libau, bestemt til Kbhvn. og Hamborg.

### Dannebrog.

A malienborg, Olsen, ankom til Ostende 20. Juni. — Christiansborg, Ewaldsen, ankom til Ostende 19. Juni. — Fredensborg, van Deurs, ankom til Newcastle 22. Juni, laster til Hjemstedet. — Frederiksborg, Hartmann, afgik fra Methil 23. Juni til Stockholm. — Rosenborg, Schultz, afgik fra Kotka 26. Juni til Åbo.

### Carl, Skjold, Gorm.

Gorm, N. W. Schmidt, afgik fra Riga 27. Juni, bestemt til Rotterdam. — Frode, C. F. Christensen, afgik fra Stettin 14. Juni, ankom til Riga 16. Juni. — Knud, N. P. Jørgensen, afgik fra Newcastle 22. Juni, bestemt til Libau. — Svend, Aug. S. Hveysel, afgik fra Boness 19. Juni, ankom til Libau 24. Juni. — Erik, H. W. Wrisberg, afgik fra Rotterdam 20. Juni, ankom til Methil 22. Juni. — Skjold, N. O. Risø, afgik fra St. Petersburg 22. Juni, bestemt til Antwerpen. — Danmark, Th. Heintzelmann, afgik fra Antwerpen 25. Juni, ankom til Sunderland 26. Juni. — Olaf, Chr. Holst, afgik fra St. Petersburg 27. Juni, bestemt til Bremerhaven. — Volmer, J. P. Jørgensen, afgik fra Swinemünde 16. Juni, ankom til Riga 18. Juni. — Dan, C. M. Kraemer, afgik fra Grangemouth 23. Juni, bestemt til Swinemünde. — Magnus, W. Aaris, afgik fra Riga 16. Juni, ankom til Ghent 23. Juni.

### Kjøbenhavn.

Carl Hecksher, Petersen, afgik fra Newcastle 27. Juni til Swinemünde. — Fyen, Petersen, afgik fra St. Petersburg 25. Juni til Rouen. — Hafnia, Neergaard, afgik fra Helsingør 21. Juni, ankom til Riga 23. Juni. — Jylland, Starck, afgik fra St. Petersburg 25. Juni til Dunkerque. — Russia, Rasmussen, ankom til Dordrecht 25. Juni. — Sjælland, Hansen, afgik fra Helsingør 27. Juni til Libau.

### Nordsøen.

England, Hansen, ankom til Windau 24. Juni. — Hol-land, Jensen, ankom til Uleåborg 25. Juni. — Rusland, Schmidt, afgik fra Søderköping 23. Juni. — Skotland, Albrechtsen, afgik fra Windau 23. Juni til Antwerpen. — Tysk land, Svendsen, ankom til Warkworth 26. Juni.

### The anglo Dane Steam Ship Company Limited.

Swarland, Pii, afgik fra Memel 23. Juni til Rotterdam.

### Jydsk-Engelske Dampskibsselskab, Aarhus.

Hengest, Olsen, afgik fra Newcastle 21. Juni, ankom til Aarhus 24. Juni. — Octa, Enemark, afgik fra Gøteborg 21. Juni, ankom til Newcastle 24. Juni. — Orrik, Erichsen, afgik fra Newcastle 21. Juni, ankom til Gøteborg 23. Juni.

### Urania.

Urania, Callesen, ankom til Helsingfors 24. Juni

### J. Lauritzen, Esbjerg.

Nerma, Degn, afgik fra Methil 16. Juni, ankom til E-bjerg 18., afgik 20., ankom til London 22., afgik 23., ankom til Blyth 25., afgik 26. til Helsingfors. — Nordsøen, Meinertz, ankom til Methil 16. Juni, afgik 20., ankom til Esbjerg 22., afgik 23., ankom til Newcastle 25., afgik 26. til Esbjerg.

### Sejlskibe.

#### Fanø, Nordby.

Anna, Clausen, passerede Cuxhaven 20. Juni til Bahia. — Alexander, Nielsen, ankom til Falmouth 20. Juni, afgik 23. til Sunderland. — Anite, Lybecker, ankom til Vlissingen 24. Juni fra Frey Bentos. 63 Dages Rejse. — Elisabeth, Hansen, ankom til Aberdeen 22. Juni. — Esperance, Toft,

ankom til Levuka 11. Juni fra Sidney. — H. Grohmann, Nielsen, afgik 17. Juni fra Hamborg til Manzanilla, samme Skib er gaaet tilsøs fra Cuxhaven 20. Juni. — Irvine, Anker- sen, afgik 21. Juni fra Libau, ankom til Oskarshamn 23. Juni. — Kronprinds Frederik, Struckmann, er kuldsejlet og Kap- tajnen samt 3 Mand bjerget og indkomne til Rio Grande. *Navnene paa de 4 bjergede ere: Kaptajn Struckmann, John Blumquist, Georg Duellund og Christian Christensen* — Mara- caibo, Svarrer, ankom til Falmouth 20. Juni. — Prindsesse Marie, Winther, passerede Dover 18. Juni, ankom til Hull 22. Juni fra Falmouth. — Bøhl, Nordby, ankom til Maracaibo 19. Juni fra Hamborg. — Valparaiso, Lorentzen, er beordret til Rosario

### M. J. Ipsen, Rønne.

Camtoos, Pedersen, ankom til Grimsby 26. Juni.

### Fragtberetninger.

D'Hrr. N. Johansen & Dahl, Liverpool, meddele os under 23. Juni:

Fragtmarkedet vedbliver at være trevnt til uforandrede Rater for de fleste Fragters Vedkommende. Der sporedes en lille Bedring i Fragterne fra Odessa og Sortehavet for prompte Baade, men nu tegne de igen flovere. Phosphate Fragterne fra Ferdinandia & Brunswick gik 1/— højere, idet der nu kan opnaas 17/— til U. K. og 19/— til Stettin. Fra River Parana sluttet fremdeles jævnlgt til 22/ á 23/— for Juli/August Afskibning pr. Dampskibe; smaa Jernsejlere kunne betinge noget mere, men kun faa Befragtninger rapporteres. Udfragterne til La Plata holde sig i omkring 10/6, og da der stadig er Brug for Tonnage for Korn ville disse Fragter formodentlig holde sig i nærværende Noteringer for endnu en Tid lang. Fra Vestkysten er der sluttet til 23/9 for prompt Afskibning, hvilket viser en Nedgang; men for September/Oktober Lastning betales der 26/3 for Salpeter & 28/6 for Guano Der ventes en livlig Udskibning fra disse Pladser senere hen paa Aaret, saa at Udsigterne for Skibe i den Position ere nok saa betryggende.

Fra San Francisco sluttet kun lidet, og efter de sidste Beretninger ligger der nu i Havnen og der omkring 55,000 Reg. Tons Skibsrum, afventende en Forandring til det bøde. Dagsraten er 23 6 for prompt Lastning. For næste Sæson rapporteres ingen Afslutninger fra Frisco; derimod er der optaget Tonnage fra Portland, O. á 35/—.

Ostindiemarkedet er inaktivt. Der noteres 20/— for Død- vægt Ladning fra Calcutta til U. K. 22/6 for Linsæd, og 25/— for Jute. I Calcutta henligger der c. 13,000 Reg. Tons ube- fragtet. Fra Bombay betales 18/— for Juni Lastning, for senere Afskibning indtil Oktober 17/—.

Canadafragterne vedblive flove. Der er netop sluttet fra Quebec til Liverpool, Barrow á 17/6, Greenock á 16/— for 1200 Reg. Skibe, medens et 500 Reg., nu paa denne Side, er optaget til Østkysten af England á 19/— pr. Load & 42/6 pr. Std.

Følgende Fragtslutninger har blandt andre fundet Sted i forløbne Uge.

For Sejlskibe sluttet fra Liverpool til Sherbro Styk- gods og Palmekærner til U. K. Kontinentet 30/— pr. Tons for Rundrejsen.

London til San Francisco 10/— full consignment. Swansea til San Francisco 13/—, Cardiff til Rio Janeiro 13 6, Singapore 9 7/2. Newcastle N. S. W. til Vestkysten 13/6, Molendo 14/— Sydney N. S. W. til London 40/— pr. Reg. Ton. Melbourne til U. K.-Kontinentet 43/—.

For Dampskibe. Fra Cardiff til Stockholm 5/6, Aarhus 5/—, Algiers 8 frcs., Venedig 7/3, Barcelona 9/9, Tampico 10/—, Martinique 7/6, River Plate 10/9.

Newcastle til Svendborg 5/3 for Kul, og 6/3 for Stykgods, Neufahrwasser 4/3, Malmø 4/3, Stockholm 4/—, Swinemünde 4/—, Helsingfors 4/6.

Maryport til St. John N. B. Jernbaneskiner 8/—, Ham- burg til New-York og/eller Philadelphia 8/6 ren 9/6 to Losse- pladser.

Azoff til U. K.-Kontinentet 12/ á 12/6, Odessa 9/6, Seba- stopol 11/6, Nicolaieff 12/—, Theodosia 11/—, Bilbao til Mid- lesbro 5/3, Stockton 5/4 1/2, Jarrow 5/—, Uleåborg til Lynn 280 Stds. 27/6 Riga til Dordrecht 1500 Loads 6,6.

Vor Korrespondent i Newcastle o/ Tyne meddele os under 23. Juni:

Markedet har i de sidste Dage igen været svagere. De fleste Rederier frygte nu for at sende deres Baade til Skot- land, og det heraf følgende rigelige Tilbud af Tonnage i her- værende Marked tilligemed Vanskeligheden ved at arrangere Lastning her har trykket Fragterne, og navnlig for prompte Baade have Rederierne i flere Tilfælde maattet indgaa paa

lavere Rater. For Cronstadt, hvortil der i Begyndelsen af Ugen optoges flere Dampere til 4/3, har Raten saaledes i de sidste Dage været 4', hvilket fremdeles er det højest opnaelige. »Ladeturnen« er ved de fleste af Dampkul-Minerne optaget til henad medio Juli, Gaskul-Minerne ere derimod mindre stærkt engagerede.

Af Befragtingerne nævnes Tyne, Blyth eller Wear til Cronstadt 4 3, 4 1/2 og 4/, Coke 6/6, Mühlgraben 4', Neufahrwasser 4', Swinemünde 4/, Wismar 4 7/2, Lübeck 4 6, Kiel 4/6, Randers 5/9 (600 t), Korsør 4 6 (1100), 4 7 1/2 (870). Helsingør 4 4 1/2 (1200), 4 6 (780), Kjøbenhavn 4/6 (1050), Malnø 4 3, Norrkøping 4/3 og 4 4 1/2 (1000), Stockholm 4/, Sundswall 3 3 1/2, Malaga 7/6 (2100), Kurs 48 d Genua 5 4 1/2, Ca Vecchia 5/9 (1750), 5/6 (3200), Neapel 5 7 1/2, Alexandria 5 4 1/2, Constantinopel 5 6

Fra Sorte Havet er god Efterspørgsel for Dampere af moderat Størrelse. Fra Odessa og Sebastopol er 11 à 11/6 opnaeligt, Sulina 11/6 à 12/ n. c. Fra Azoff bydes 12/9 à 13 n. c. og fra Donauen 13/9 à 14/3 n. c. for prompt.

Middelhavet er uforandret. Der er sluttet: Smyrna til London eller Hull, 1325 Netto-Tons, 11/ én, 12/ to Havne. Smyrna til London eller Leith, 3000 d. V., £ 1625. Ergasteria til Middlesbro, Amsterdam eller Rotterdam 9/6. Bilbao til Middlesbro 5/3, til Stockton 5 4 1/2, til Tyne 5, til Rotterdam 5 7 1/2.

Fra Østersøen etc. er sluttet: St. Petersborg til London 1/, Rotterdam 1 1/2. Riga til Dordrecht, 1500 loads, 6/6. Uleaborg til Lynn, 280 stds, 27/6, D. B. 1/5 b. Syd-Finland til Barcelona, 620 stds, 64 peseta, D. B. Syd-Botten til Alexandria 55 frc. D. B. 4 balks. Sundswall (2 Pladser) til Granville, 380 stds, 36 frc. D. B. Archangel til Cardiff, 750 stds, 35 frc. D. B. Archangel til Hull, 520 stds, 35 frc. Kem til Antwerpen, 370 stds, frc. 54,50.

D'Hrr. Funch, Edye & Co., New York, meddele under 15. Juni:

Efter en lang Række af utilfredsstillende og ugunstige Beretninger ere vi nu endelig istand til at bringe mere op-

## Efterretninger for Søfarende.

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

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

**Nordsøen. Jyllands V.-Kyst.** Til Brug ved Opmaaling er paa *Svenske-Knolde* opført en midlertidig Baake. 55° 29' 47" N. Br. 8° 15' 26" Ø. Lgd.

**Kattegat. Læsø S.** En Pulle med 16 Fod er funden S. for *Læsø*.

Beliggenhed: 57° 3' 6" N. Br. 11° 1' 2" Ø. Lgd.

**Randers Fjord. Udbyhøj. Forestaaende Tænding af Fyr.** I Løbet af 1894 tændes paa *Elkjær-Bakke* ved *Udbyhøj* et Vinkelfyr, der viser: Grønt, fast Lys fra N. 15° Ø. til N. 48° Ø., hvidt, fast Lys fra N. 48° Ø. til N. 52° Ø., rødt Et-Blink fra N. 52° Ø. til N. 74° Ø., hvidt To-Blink fra N. 74° Ø. til S. 83° Ø., hvidt, fast Lys fra S. 83° Ø. til S. 80° Ø. og rødt fast Lys fra 580 Ø. til S. 70° Ø. De opgivne Retninger ere ikke endelig fastslaaede, men blive muligvis underkastede ringe Ændringer.

Et-Blinkene og To-Blinkene gives hver 12 Sekunder. Flammens Højde: c. 110 Fod. Synsvidden: 16 Kml. for det hvide og røde Lys, 14 Kml. for det grønne Lys. Linseapparat af 2den Orden.

Fyret vises fra Gaylen af en hvid Bygning.

Beliggenhed: 56° 35' 25" N. Br. 10° 19' 27" Ø. Lgd.

**Helgenæs S.-Pynt. Sletterhage. Oprettelse af Taagesignal.** I Løbet af 1894 tændes paa *Sletterhage* et Vinkelfyr, der viser: Grønt, fast Lys fra N. 70° Ø. til S. 86° Ø., hvidt To-Blink fra S. 86° Ø. til S. 74° Ø., hvidt, fast Lys fra S. 74° Ø. til S. 68° Ø., rødt Et-Blink fra S. 68° Ø. til S. 54° Ø., rødt, fast Lys fra S. 54° Ø. til S. 7° V., grønt, fast Lys fra S. 7° V. til S. 88° V., hvidt, fast Lys fra S. 88° V. til N. 63° V. og rødt, fast Lys fra N. 63° V. til N. 55° V. De opgivne Retninger ere ikke endelig fastslaaede, men blive muligvis underkastede ringe Ændringer.

Et-Elinkene og To-Blinkene gives hver 12 Sekunder. Flammens Højde: c. 53 Fod. Synsvidden: 12 Kml. Linseapparat af 1ste Orden.

Fyret vises fra et hvidt, rundt, 52 Fod højt Taarn; Lanternen har graat Tag.

Beliggenhed: 56° 5' 43" N. Br. 10° 31' 0" Ø. Lgd.

Taagesignal gives fra samme Tid med en Sirene, der hver Minut giver et kort Stød umiddelbart efterfulgt af et langt Stød.

Sirenen lyder stærkest mod S. Den er anbragt i en Bygning, som ligger tæt ved Fyrtaarnet.

Samtidig med Fyrets Tænding slukkes det nuværende Fyr paa *Sletterhage*.

**Sundet. Kjøbenhavn. Revshaleøen.** Paa *Revshaleøen* brænder Fyret, som viser hvidt, rødt og grønt fast Lys, fremtidig Aaret rundt. Linseapparat af 6te Orden.

**Store-Bælt. Fyns Ø.-Kyst. Knudshoved.** I Løbet af 1894 forandres *Knudshoved* Fyr til et Vinkelfyr, der viser: Hvidt, fast Lys fra N. 21° V. gennem N. og Ø. til S. 50° Ø., grønt, fast Lys fra S. 50° Ø. til S. 1° Ø., hvidt, fast Lys fra S. 1° Ø. til S. 3° V. og rødt, fast Lys fra S. 3° V. til N. 86° V.

Flammens Højde: 45 Fod. Synsvidden: 11,5 Kml. Linseapparat af 3die Orden.

Fyret vises fra et graat, rundt, 23 Fod højt Jerntaarn, tæt ved den nuværende Fyrbygning.

**Slipshavn.** Samtidig med Forandringen af *Knudshoved* Fyr forandres *Slipshavn* Fyr til at vise hvidt, fast Lys.

**Elsenhoved.** I Løbet af 1894 tændes paa *Elsenhoved* et Vinkelfyr, der viser: Grønt, fast Lys fra N. 11° Ø. til N. 34° Ø., hvidt, fast Lys fra N. 34° Ø. gennem Ø. og S. til S. 14° V. og rødt, fast Lys fra S. 14° V. til S. 27° V.

Flammens Højde: 31 Fod. Synsvidden: 10 Kml. Linseapparat af 4de Orden.

Fyret vises fra et graat, rundt, 26 Fod højt Jerntaarn.

Beliggenhed: 55° 6' 6" N. Br. 10° 46' 44" Ø. Lgd.

### Østersøen, Sundet og Lille Belt.

**Sverig. Bottniske Bugt. Sigfridsö N Rånca—Luleå.** Dampere »*Flambara*« har stødt paa en Grund N. for *Sigfridsö*. Paa Grunden, som har faaet Navnet *Flambara Grund*, er der 17 Fod Vand. V. for Grunden er udsat en rød Stage med Kost. 65° 43' 30" N. Br. 22° 25' 5" Ø. Lgd.

### Kattegat og Skagerak.

**Sverig. Sundet** Den 1ste August 1894 forandres Fyret paa Fyrskibet »*Kalkgrundet*«. Det skal da vise hvidt Tre-Blink og derefter fast Lys i 4 Sekunder.

### Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Tydskland. Blaae Balje. Jade.** Da *Blaae Balje* er til sandet, inddrages Afmærkningen den 1ste Juli 1894, og Farvandet afmærkes foreløbig ikke.

**Wilhelmshaven. Jade.** Omkring S.-Molehovedet ved det gamle Havneindløb i *Wilhelmshaven* er der bygget en Forstærkning, som ikke naar op over Vandet. Mod SØ., i *Mariertief*, er der i indtil 80 Alens Afstand fra Hovedet under 16 Fod Vand.

**Westgat. Zeegat van Texel. Holland.** I *Westgat* er Stump-tønde Nr. 8 flyttet og Topbetegnelsen, afkortet Kegle, borttagen. Den ligger nu i 38 Fod Vand, paa 52° 57' 57" N. Br. 4° 41' 7" Ø. Lgd.

**Holland.** Fra 20de Juni til 30te September 1894 afholdes Skydeøvelser fra Fort *Erfrinds Kijkduin* og *Kaap Hoofd* mod et Skib, som slæbes, og mod en Skive paa *Onrust*. Om Natten skydes ved elektrisk Lys. Naar der skydes, hejses rødt Flag paa Fortet og paa Redningsbaaken paa *Onrust*.

**Hoorn. Texel** Paa *Hoorn* Kirke er Taarnet igen opført.

**Stavoren. Enkhuisen. Zuiderzee.** En Tjalk er sunken i 15 Fod Vand NØ. for *Stavoren* Kirke. 52° 48' 50" N. Br. 5° 17' 44" Ø. Lgd. Vraget er afmærket med en grøn Vragtønde, og om Natten vises de sædvanlige Signaler.

**Brouwershaven og Volkerak.** I *Zeegat van Brouwershaven* er Spidstønde Nr. 11 flyttet. Den ligger nu i 25 1/2 Fod Vand. 51° 45' 24" N. Br. 3° 55' 23" Ø. Lgd.

I *Volkerak* er Spidstønde Nr. 2 inddragen.

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

**Frankrig. Régneville. Sénéquet Fyr SV.** Et mindre Skib er sunket ud for *Régneville*, fra *Sénéquet* Fyr i S. 45° V. og fra *Ronquet* Taarn i N. 56° V. 49° 2' 43" N. Br. 1° 44' 5" V. Lgd. Der er 19 Fod Vand over Vraget, der afmærkes med en grøn Vragtønde.

**England. Solent.** Kutteren »*Waterlilly*« ligger sunken i 29 Fod Vand paa *Brambles*, i *Solent-Channel*. En grøn Vragtønde er udlagt tæt N. for Vraget, fra *Calshot* Fyrskib i S. 20° V., 1 1/3 Kml.

**Portland.** Det røde, faste Fyr paa N.-Enden af *Portland*

muntrende Meddelelser med Hensyn til Dampskibs-Fragtmarkedet. Den mindre gunstige Tilstand, hvori de voxende Markprodukter, saavel her i Landet som i Europa, befinde sig, har forarsaget et pludseligt og temmelig presserende Begær efter vore Kornsorter, og de elendige Rater, som have været gængse de foregaaende Uger, ere nu komne paa et mere lønnende Standpunkt. Fremgangen, om det tør kaldes saaledes, indskrænker sig dog imidlertid kun til Partforretningerne, og kun et yderligere forøget Begær i den nærmeste Fremtid i det europæiske Marked kan vise, om man tør haabe paa, at nyt Liv og større Livlighed snart vil indtræde istedet for den længe vedvarende nedtrykte Tilstand, hvorunder Fragterne have lidt saa meget. Cuba-Havnene have atter optaget et stort Antal Baade til højere Rater, og adskillige Linie-Dampere have foreløbig forladt deres regulære Ruter for at søge mere lønnende Beskæftigelse i Sukker-Farten. Ordrene for yderligere Tonnage indløbe i rigelig Mængde fra Cuba, men indskrænker sig til prompte Baade, af Hensyn til Uvissheden med Hensyn til den forestaaende Toldlovgivning.

Arbejder-Vanskelighederne i vore Kulegne vedvare endnu, men nærmer sig øjensynlig sin Afslutning, og en bestemt og fuldstændig Ordning af Strike Spørgsmaalet vil efter al Sandsynlighed give en Del Dampere Beskæftigelse i Kul-Farten. Plankefragterne viser en fremadgaaende Tendens, men Begæret efter Dampere for Tømmer fra Golfhavnene er aftaget betydelig, og disse Rater ere som Følge deraf yderligere gaaede ned.

Sejlskibs-Markedets Tilstand holder sig uforandret, idet Tilbudet af Skibsrum er begrændset. Vi kunne dog notere en lidt fastere Tendens, som giver Haab om en Fremgang i den nærmeste Fremtid.

Der er betalt følgende Rater:

New-York til tysk eller svensk Østersøhavn (Petroleum) 2/9 d, Calcutta 2/1,2 d, Philadelphia til Storbritanien 2/6 d, New-York til Shanghai 17 1/2 c. Pensacola til Liverpool (Trælast) 102,6 d, London 101,3, Storbritanien 103,9, Continentet 106/3, Alexandria 107/6. Cuba, 2 Havne, til New-Orleans (Sukker) 10 c., New-York, Philadelphia eller Boston 10, 11, 12 cents.

Bølgebryder er nu forandret til et kraftigt, rødt Blinkfy, der hver 5 Sekunder viser Et-Blink af 1<sup>s</sup>. Varighed.

**Irlands Ø-Kyst. Waterford Harbour.** Ved *Waterford Harbour* ere følgende Fyr tændte:

1. *Cheek Point* Fyr er et fast Fyr, der viser hvidt Lys over Løbet, rødt Lys over *Carters Patch* og *Seedes Bank*. 52° 16' 5" N. Br. 6° 59' 20" V. Lgd.
2. *Snowhill* Fyr og *Glasshouse* Fyr ere hvide, faste Fyr, som holdte overet lede over *Cheek Point Barre*. 52° 16' 25" N. Br. 7° 0' 50" V. Lgd. og 52° 16' 15" N. Br. 7° 1' 30" V. Lgd.
3. *Faithleg* Fyr er et hvidt, fast Fyr, som holdt overet med *Queens Channel* Ø-Fyr leder i Farvandet i *Queens Channel*. 52° 15' 10" N. Br. 7° 1' 50" V. Lgd.
4. Iaa *Pynten*, lige overfor *Cove Fyr*, et hvidt, fast Fyr. 52° 15' 10" N. Br. 7° 5' 10" V. Lgd.

### Nordlige Atlanterhav.

**Vrag m. m. i Atlanterhavet.** I *Atlanterhavet* er Vrag m. m. truffen saaledes:

Den 30te Maj. 49° 1' N. Br. 14° 14' V. Lgd. En stor Flaade af svære Bjælker.

Den 5te Juni. 46° 7' N. Br. 7° 20' V. Lgd. Vrag af et Træskib paa c 800 Tons. Forstevnen 6 Fod over Vandet.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. York Spit og Middle Ground. Chesapeake Bay. Virginia.** Den sorte Tøndevager Nr. 5 ved *York Spit* er flyttet S. hen til SØ-Enden af 13 Fods Grunden, Den ligger nu i 22 Fod Vand, fra *York Spit* Fyr i S. 20° Ø, fra *The Marshes* Fyr i S. 68° Ø. og fra *Back River* Fyr i N. 10° Ø.

Den røde Spidstønde Nr. 6 ved *Middle Ground* er ombyttet med en Spirtønde.

**Outer Diamond Shoals. Cape Hatteras. North Carolina** Paa SØ-Enden af *Outer Diamond Shoals* skal i 18 Fod Vand opføres et Fyrtaarn. Paa Stedet er rejst en rød, firkantet Jernkonstruktion med en Mast med Tværtræer paa Toppen. Højden 50 Fod over Vandet. 35° 8' 23" N. Br. 75° 24' 40" V. Lgd.

### Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**Italiens V-Kyst. Scario.** Fyret *Scario* har midlertidig vist hvidt, fast Lys, men er nu igen i Orden.

**Østerrig-Ungarn. Pola.** Spidstønderne ved *Olivi Bank* ere ombyttede med hvide Spidstønder, mærkede i Meter med Dybden, hvori de ligge.

**Algier. Cherchell.** Ved *Cherchell* Havn ligger en Række Betonblokke, over hvilke der kun er faa Fod Vand, c. 30 Alen

uden for Linien mellem den Ø-lige Yderende af Molen *Joinville* og den N-lige Kaj ved den inderste Del af Havnen.

**Marokko. Melilla.** Ved *Melilla* er Telegraf-Kablets Retning angivet ved Linien, to Trekanter overet. Den ene Trekant, med Spidsen nedad, er malet paa Taarnet *Santa Barbara*, den anden, med Spidsen opad, er malet paa Bastionens Mur. De ere c. 10 Alen høje.

Det er forbudt at ankre S. for Linien.

### Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

**Cuba N-Kyst. Cardenas Bay.** Dampere *Cayo Romano* har stødt paa en 14 Fods Grund midt i Indløbet til *Cardenas Bay*, fra *Piedras Cay* Fyr i S. 59° Ø, fra *Mono Cay* V-Side i S. 14° Ø og fra *Nordeste Point* i S. 62° V.

Omtrent 100 Alen paa alle Sider af Skibet var der 3 1/2 à 4 1/2 Fv. Vand, som angivet paa Kortet.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. Southwest-Pass. Mississippi.** *Southwest-Pass* Fyr er igen i Orden.

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

**Brasilien. Port Victoria. Esperitu Santo Bugt.** Midt paa Barren ved Indløbet til *Port Victoria* ligger en Grund med 6 Fod Vand, Lavvande, fra *Balea Rock* i N. 54° V., 2 1/4 Kbl. 20° 18' 40" S. Br. 40° 15' 35" V. Lgd.

Det bedste Løb over Barren er N. om *Balea Rock*, derfra 1/2 Kbl. N. om *Tarano Point*, S. om Tønderne, som ere angivne paa Kortet, og derfra i Kbl. N. om *Atharia Point*, hvor der bliver dybere.

**Rio de la Plata. Riachuelo.** Ved *Riachuelo* Havn ere tre Bassiner fuldførte, og et fjerde ventes fuldført i 1895. Dybden i Bassinerne er 17 1/2 Fod ved Middelvandstand, og i hvert af dem kunne 10 Dampere bekvemt losse.

Det S-lige Løb, som fører til Bassinerne, er afmærket med 14 røde Tønder om Styrbord og 14 sorte Tønder om Bagbord for Indgaaende. Tønderne ere indefra mærkede 1 til 14. Vandstande signaleres fra et rødt Taarn med Mast og Raa i *Riachuelo*.

### Karantænebestemmelser m. m.

**Danmark.** — Foranstaltningerne mod Indførelse af smitsomme Sygdomme fra *Lissabon* ere ophævede.

**Frankrig.** — Lægeundersøgelse og Desinfektion af Skibe fra *Portugal* er ophævet.

**Spanien.** — Skibe fra *Lissabon* og Omegn tilstaas fri Praktika.

**Portugal.** — *Danzig* er erklæret for kolerasmittet og de øvrige Havne ved *Danzig Bugt* for mistænkte. *Riga* betragtes kun som mistænkt for at være kolerasmittet.

#### ABONNEMENTSPRISEN

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

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges hos „Adam“, Højbroplads og Tivoli, „Lynet“, Bredgade, hos Avissejlgere i Havnen og flere Steder.

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

#### AVERTISEMENTSPRIS:

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

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER FREDAG.

Nr. 41.

Kjøbenhavn, Fredag den 6. Juli 1894.

1. Aarg.

INDHOLD: Ny danske Søkort. — Om Lynnedslag og Lynafledere paa Skibe, af Kaptajn R. G. — Udenlandske Domme. — Fra Sø og Land. — Fiskeri-Statistik. — Fortegnelse over Forsendelse af Fisk og Skaldyr. — Danske Sø-mænd i vore Dage, af Peder Hedegaard. — Hyren i Kjøbenhavn. — Skibsefterretninger. — Fragtberetninger. — Efterretninger for Søfarende.

## Dansk Søforsikring for Løsøre,

oprettet 1876,

tegner Forsikring paa Søfolks Effekter med danske Skibe.

Præmien er for en Forsikring paa 100 Kr.: 1 Aar 4 Kr., 6 Maaneder 3 Kr., 3 Maaneder 1 Kr. 50 Øre samt Policepenge 50 Øre.

Forsikringer tegnes paa Selskabets Hovedkontor, St. Annæ-plads 13, fra 11—3 og hos Selskabets Agenter i de større Havne-Providensbyer.

### AXEL E. AAMODT.

18, Kongens Nytorv 18.

Grundlagt 1857. Telefon 106.

Lager af Tegne- og

Maleartikler for Ingeniører og

Industriidrivende.

Telefon 1268.

Telegr.-Adr. Nilsson 167.

### Carl Nilsson,

Amallegade 37,

Kjøbenhavn K.

Lager af Olier og Maskin-Artikler.

Leverander

til de fleste danske Dampskibsselskaber.

### Carbolineum. Creosotolie.

Oskar Borch,

Gothersgade 158.

### Lastångare till salu.

Ångaren »Tyr«,  $\frac{3}{8}$  Ct., 1. I. Fr. V., om 478.48 R. T., bygd 1872 af svensk plåt. Nya pannor 1885. Ny donkey 1894. Nyklassad och i utmärkt skick. Närmare meddela

August Löffler & Søn,  
Göteborg.

### Cacaopulver,

Kæks, Biscuits, Chocolate, Confekt.

Brødr. Tychsens Fabrikslager,  
Lille Kannikstræde 3, Kjøbenhavn K.



isolering (Kieselguhr, Filt m. m.)  
paa Kjæder, Dampvær m. m.

### C. M. Fønnesbech,

Specialforretning i The.

Fine, kraftige Kvaliteter;

Udsalg: Østergade 10. Kjøbenhavn.

De af Toldvæsenet  
 anbefalede

### Toldblanketter

ere paa Lager

hos

### S. Friedlænder,

14 Ved Stranden.

Ankere & Kjæder,  
Tougværk og alle  
Skibs-Inventarier

anbefales fra Lager.

John Forbæch,

St. Annæ Plads 19 & 21.

### A. C. Perchs

Thehandel Eftf.,

A. Rosourus Hansen,

Kronprinsensgade Nr. 5,

grundlagt 1835,

anbefaler ny hjemkommen The af udsøgt Ima Kvalitet.

Fra Aktiebolaget Bofors & Gullepång i Sverrig leverer jeg paa Bestilling større og mindre Gjenstande i

### støbt Staal, saasom:

Skibsstævne,  
Skibsskruer,  
Roerrammer,

Stempler,  
Krumtappe,  
Ambolte,

Tandhjul,  
Ankere,  
etc. etc

Støbt Staal fra Bofors-Gullepång er smeddeligt samt i Styrke og Sejghed fuldt jævnførligt med det bedste smeddede Staal af tilsvarende Haardhedsgrad.

Kjøbenhavn.

Jørgen Jensens Efterfigr.

## Dækskoste

Dækskoste, 13 Rækker halvstive Piasava	6 Kr.	pr. Dusin.
do, 13 do, fint Piasava ud-		
mærkede Koste til Spulning af Dækket	8 »	»
Tjærekoste, rene Børster	7 »	50 »
Levanger	7 »	»
Kosteskafter	1 »	»

Alle Sorter Malerpensler anbefales. Ethvert Rederi samt Damp- og Sejlskibstørere vil se deres Fordel ved at købe deres Forbrug af Børstenbinderarbejde direkte hos mig, da jeg fabrikerer det selv. Ingen Specialiteter; som Fagmand udfører jeg alt til Faget henhørende. Telefon Nr. 2625.

### HANS PREHN,

Børstenbinder.

Fabrik for Dæks- og Gadekoste.

Vesterbrogade 46.

## H. C. Petersen & Co.,

Udstillingsbygningen, Kjøbenhavn V.

Ludwigsbergs Donkey Pumper,

Pulsometre, Centrifugalpumper,

samt alle Sorter Pumper og Sprøjter

i bedste Konstruktioner

til billige Priser.

## Engelberts originale Olie,

bedste Cylinder-Olie,

leveres til nedsat Pris.

Mod Efterligninger advares.



# „Dansk Søfartstidende“

begyndte den 1. Juli et nyt Kvartal. Bladet bringer Artikler om alle i Forbindelse med Skibsfarten og Fiskeriet staaende Forhold og følger alle Bevægelser paa Søfartens Omraade her hjemme og i Udlandet; det bringer ugentlige Beretninger om Fragtforholdene gennem Meddelelser fra London, Liverpool, Newcastle o/ Tyne, Lübeck, New-York og Kjøbenhavn; det indeholder Søkortarkivets „Efterretninger for Søfarende“.

„Dansk Søfartstidende“ bringer en ugentlig Oversigt over danske Skibes Bevægelser, støttet paa Meddelelser fra de fleste danske Damp- og Sejlskibs-Rederier; endvidere udførlige Meddelelser om Nybygninger, Havarier, Forlis. Det bringer Beretninger om Forhyringsforholdene, maanedlige Meddelelser om Fiskeeksporten og Fiskehandelen, Oversigt over de meteorologiske Forhold m. m. m.

„Dansk Søfartstidende“, Organ for Søfarten og Fiskeriet, fremtræder tillige som Efterretningsorgan for Skibsfarten og bringer gennem sine talrige Forbindelser i Ind- og Udland udførlige og paalidelige Meddelelser om alle Søfartsforhold.

Abonnement for Juli Kvartal 1894 à 1 Kr. 50 Øre foruden Postpenge, tegnes paa alle kgl. Postkontorer og Brevsamlingssteder, i alm. dansk Skibsførerforenings Kontor, St. Annæ Plads 13, K, fra 11—3, i Redaktionen, Holsteinsgade 9, Ø, og hos Fuldmægtig Westrup i det forenede Dampskibsselskabs Skibsinspektion. Dansk Søfartstidende egner sig fortrinligt til Annoncer, der ønskes udbredte i alle Søfartskredse i Ind- og Udland.

Annoncer modtages ovennævnte tre Steder og i Triers Bogtrykkeri, Bredgade 32, K.

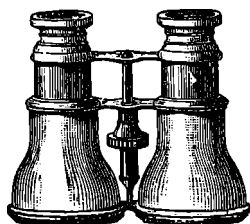
## Galle & Jessens

oljefri, rene Poudre

## Cacao uden Sukker

kan særlig anbefales

til Skibsbrug.



H. & Holst's

Efterfølger,

Hans Liisberg,

Øhr- og 408

Instrumentmager.

## Ny illustreret Katalog

over Amateur-

Fotografi-Apparater.

Budtz Müllers Eftflg.,

Amagertorv 22

(Indgang i Walkendorffsgade).

Patent

## Universal Slippeapparatet,

der er omtalt i Søfartstidende Nr. 40, anbefales til Anbringelse i Skibsbaade. Bestillinger modtages af Optinderen og Indehaver af Patentet

Jul. Christensen — Hjertensfrydsgade 12 — Kjøbenhavn. K.

## Staaltraadstovværk

i alle Kvaliteter og Konstruktioner for Transmissioner, Hejseværker, Kraner, Tovbaner etc.

Galvaniseret Jern- og Staaltraadstovværk, Galvaniserede Staaltraads Trosser og Kabler samt Liner til Skibsbrug, Lynafledertovværk af Jern og Kobber, Staaltraadsliner til elektriske Buelamper, Transmissions-Tov af Hamp, Manila og Bomuld, Transmissions Tov- og Snoreskiver, Patent-Laase og Patent-Smørelse for Staaltraadstovværk etc. leveres fra

KABELFABRIK, LANDSBERG a/W.

ved Repræsentanten for Danmark

WM. GOTTSCHALCH

Niels Juelsgade Nr. 1,

Kjøbenhavn K

Kjøb, Salg og Nybygning af Sejl og Dampskibe, Uddybningsmateriel, Transportpramme, Bugser- og Petroleumsbaade

besørges fordelagtigt af

Ingeniør Andr. Vang, Kjøbenhavn.

## C. F. Schlüter,

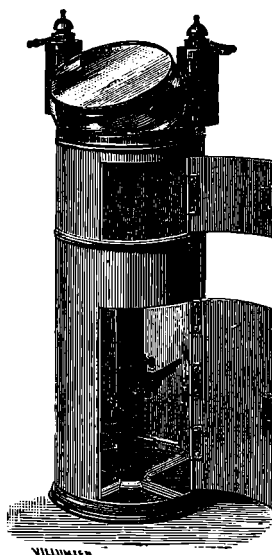
teknisk Maskin- og Skibshandel.

Grundlagt 1857.

Kjøbenhavn. 26, Peder Skramsgade, K.

Import og Export-Lager til en gros Priser af Maskin- og Cylinderolier og Alt til Sømaskiner henhørende.

## Cornelius Knudsens Etabl.,



37. Kjøbmagergade Kjøbenhavn.

Patent Multiplicator, Kompasser,

Sprit- og Baadekompasser,

Patent Tidsglas. Saltmaalere.

Sextanter og Oktanter.

Kaptejn Rungs

Universal-Bathometer.

Logge og Loddemaskiner.

Dybhavsthermometre med Vendeapparat.

Barometre, Thermometre, Manometre.

Indicatorer. Tegnebestikker.

Parallellinealer.

Marinekikkerter.

Complete Dykkerdragter

Premierløjtnant Clausens

Patent Universal Deflektor.

Reparationer udføres med Omhu.

## Ny Carlsberg Øl

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

Bryggeriets Aftapningsanstalt: Pileallé 5.

Depot: Toldbodgade 14.

## Ny danske Søkort.

Det kgl. Søkort-Arkiv har nu udgivet to ny Søkort, et over Store-Bælt, og et Specialkort over Farvandet mellem Sprogø og Langeland. Vi bemærker for det førstnævntes vedkommende, at 15 Fv. Kurven, der særlig i Farvandet Syd for Sprogø under usigtbare Vejrforhold kan give en meget god Vejledning, er optrukket meget tydelig, medens der i det sidstnævnte findes afsat en Del Kendinger af forskellige Genstande i Land, som holdte overet viser fri af Grundene.

Iøvrigt udmærke de ny Søkort sig ved den samme Skarphed med Hensyn til Konturerne, Talstørrelser og Stednavne, som har været en Særkende for deres For-gængere, og som stiller disse lig med det bedste, der

præsteres noget Steds i Udlandet, og vi kunne derfor varmt anbefale Skibsførerne at anskaffe sig disse udmærkede Kort.

Vi benytte Lejligheden til at tilføje, at der af nye Kort fra Arkivet hidtil er udgivet: Horns Rev, Issefjorden, Limfjorden, Sundet og Bælterne med Østersøen til Øland, Grønsund, og nu de ovennævnte Kort over Store-Bælt og Farvandet mellem Sprogø og Langeland, samt at der endnu i Aar vil blive udgivet et Kort over Kjøbenhavns Inderred og Frihavnen.

De øvrige nye Kort over de danske Farvande vil følge efter saa hurtig, som Arkivet evner at faa Pladerne stukne og Trykningen udført.

## Om Lynnedslag og Lynafledere paa Skibe.

Af Kaptajn R. G.

Den længe førte Statistik over de Lynnedslag, som have truffet Skibe, viser, at Lynet, selv i Troperne, hvor der saa hyppigt er Uvejr, meget sjældent opsøger Jernskibe, men at Træfartøjer ikke nyde en lignende Immunitet. Forklaringen til denne Kendsgerning maa man søge i den Omstændighed, at i Jernskibe alle Dele, i hvilke større Mængder af Elektricitet kunne samle sig, for det meste direkte eller indirekte ere forbundne med Lynaflederne, hvorved disse bedre end ellers ere i Stand til at fungere som virkningsfuldt Beskyttelsesmiddel, idet de fjerne den elektriske Spænding, der ellers kunde blive farlig for Skibet. Som bekendt er ved mange Uvejrsskyer den underste Del sønderrevet i smaa, med samme Elektricitet som Hovedskyen ladede Skyer, af hvilke den ene synes at svæve under den anden og den nederste af dem næsten at berøre Jorden eller Vandfladen; stryger nu den nedre Del af disse Skyformationer hen over et Skibs Lynafleder, saa kan herpaa efter Omstændighederne følge Skyøjens Neutralisering. Den nederste lille Sky stiger saaledes opad til den derefter følgende og dette gaar saa videre, indtil samtlige smaa Skyer have forenet sig med Hovedskyen, og paa Grund af den sidste store Afstand fra Skibet og Spændingens Afsvækning er Faren for et Nedslag fjernet, men dette udfordrer et hurtigt Afløb for den Elektricitet, der er ophobet i Skibet og eventuelt ogsaa i det Vand, der omgiver det, hvilket Afløb kun kan bringes i Stand ved Lynaflederen paa et Jernskib. Det er imidlertid, efter hvad Erfaringen har vist, ikke nødvendigt, at Uvejrsskyerne have en Form, som den ovenfor beskrevne, for at Lynaflederens beskyttende Virkning skal gøre sig gældende, men paa den anden Side er det ogsaa bekendt, at den beskyttende Virkning kan gaa tabt, naar der i Lynaflederens Rækkevidde findes store Masser, som ikke ere forbundne med den, men en saadan Kombination kan ikke indtræffe paa Jernskibe, og disse Fartøjer have desuden endnu den Fordel, at Lynet, naar det over Hovedet slaar ned paa dem, hurtigt fordeler sig og for det meste ikke anretter nogen Skade. For at give et Eksempel paa de Forhold, som bestaa mellem en Uvejrssky og et Skib, kan man betjene sig af den ladte Conductor paa en Elektricismaskine; nærmer man Knoen af en Finger til denne, saa springer Gnisten frem, men bringer man derimod Spidsen af en Naal, som man holder mellem Fingrene, indenfor Conduc-torens Rækkevidde, saa følger en gradvis Udladning, uden

at man ser noget Udbrud. — Meget slettere end paa Jernskibe staar det til med Hensyn til Sikkerhed for Lynnedslag paa Træskibene, hvilket maa tilskrives den elektriske Spænding, som paa de sidste ikke alene kan opstaa, men som under Indflydelse af Uvejrsskyer ogsaa kan holde sig der. De Regler, der gælde ved Paasætningen af Lynafledere paa en Bygning, at bringe alle Metalmasser, Gas og Vandledningsrør o. lign., der findes i den eller i dens Nærhed, i Forbindelse med Lynaflederen, burde ogsaa strengt følges med Hensyn til de Metalmasser, der findes paa Træskibe, hvortil der allerede ved Bygningen skulde træffes de nødvendige Foranstaltninger. At der her tages til Orde for en virkelig Mangel, beviser mangfoldige Tilfælde.

De nye baandformige Lynafledere, som man nu til Dels bruger dem, maa i Sammenligning med de tidligere brugte, som vare flettede af Metaltraad, dog al Tid betragtes som et Fremskridt, da de bedre end de sidste ere i Stand til, i den kortest mulige Tid, at aflede Strømme med høj Spænding, som de opstaa ved Lynnedslag, men de baandformige Lynafledere have ogsaa deres Ulemper. Saaledes maa f. Eks. Lynet, naar det gaar over fra Bramstangen til Merssejlstangen, dreje to Gange om i en Retvinkel.

En anden Ulempe ved saadanne Lynafledere, som ikke maa undervurderes, er, at den Del af dem, som befinder sig paa Bramstangen kan, naar disse sidste krumme sig under Vindens Tryk paa Sejlene, ligeledes blive krummede og lide Skade derved. Lige saavel som det direkte Lynnedslag, kan det saakaldte Tilbageslag ogsaa blive farligt for Træskibe, saa meget mere som der ingen advarende Tegn gaa forud for dem, og de for det meste træffe paa Steder, som ere milevidt fjernede fra det egentlige Uvejr. Til Slutning maa endnu omtales en Omstændighed, som der hidtil kun er lagt ringe Vægt paa, endskøndt den har en mægtig Indflydelse paa Elektricitetens Afløb fra Skibsskroget. Som det videnskabeligt er oplyst, besidder Flammen den Egenskab, at den fra Legemer, som den staar i Forbindelse med, bedre afleder og sender selv ringere Mængder af Elektricitet ud i Atmosphæren, end det kan opnaas med de fineste Spidser. Denne Egenskab skylder Flammen de elektrisk ledende Dampspidser, der stiger op fra den, som i Finhed langt overgaar alle Metal-spidser. Slaa derfor Flammerne ud af Skorstenen paa et

Skib, som befinder sig i et Uvejr eller en Sky, der er paavirket af det, saa vil det herved — forudsat at dets Masser ere forbundne med Kedlerne ved Ledninger — ikke alene ikke blive bragt i Fare, men endogsaa ved Flammen bevaret for Udviklingen af elektriske Spændinger i sit Indre.

## Udenlandske Domme.

(Cour d'appel de Bruxelles, den 20. November 1893). Statueret, at en Assurance af Varer (i det foreliggende Tilfælde en Trælading fra Haparanda til Antwerpen) pr. Dampder nærmere skal opgives »par steamer á designer«, af den Forsikrede kan anvendes paa en Ladning, der svarer til Policens Indhold, uanset at Skibet endnu ikke er opgivet for Assurandørerne paa den Tid, da det strander, forudsat at det konstateres, at der ikke foreligger nogen Svig eller Forsømmelse fra den forsikredes Side,

at med andre Ord en Assurance »par steamer á designer« er at betragte som en fuldt afsluttet Kontrakt, der alene er betinget af, at Varerne virkelig indlades, og at det derfor er den virkelige Indladning, der afgør Risikoens Begyndelsepunkt, Størrelse og Sted, selv om hverken Assurandør eller Forsikringstager kender den,

at endvidere Forsikringstageren ikke begaar nogen Fejl ved at vente med at opgive Skibet for Assurandøren, til han har Sikkerhed eller Bevis for, at Indladningen er fuldbyrdet, hvilket praktisk talt vil sige, til han modtager Konnossementerne (at Befragtningskontrakt er afsluttet, kan kun gøre det sandsynligt, men ingenlunde sikkert, at Varerne virkelig ville blive indladede i det i Certepartiet nævnte Skib, og behøver derfor ikke at meddeles Assurandørerne. Ville Assurandørerne have telegrafisk Meddelelse om Indladningens Tilendbringelse, maa de udtrykkelig betinge sig saadant i Policen),

samt at det, naar Forsikringen omfatter forventet Handelsfordel, er berettiget, ogsaa at medregne 10 pCt. af Fragtforakud.

(Samme Domstol, d 11. December 1893). Statueret, at en Konnossementsklausul, der fritager Rederiet for Ansvar for »any other damage accruing to the within mentioned goods«, og som var anbragt imellem Klausulerne om Ansvarsfrihed for, hvad der skyldtes Godsets egen Beskaffenhed, Selvandtændelse eller mangelfuld Emballage, maatte forstaaes som kun sigtende til Skade, hidrørende fra Godset selv,

at Rederiet — selvfølgelig — maatte være ansvarlig for enhver Skade, der ramte Godset undervejs, medmindre det godtgjordes, at den hidrørte fra uafvendeligt Tilfælde (»cas fortuit«), Mangler ved Varerne selv, eller skyldes en eller anden bestemt Aarsag for hvilken Ansvarsfrihed udtrykkelig var betinget,

samt at de af udmeldte Skøns mænd konstaterede Fakta maa anses for sande saalænge det ikke er paavist, at Skøns mændenes Erklæring indeholder Vildfarelser eller Modsigelser.

[De internationale Domstole i Ægypten ere oprettede 1876 for at overtage største Delen af de europæiske Staters og en Del af den ægyptiske Stats Jurisdiktionsmyndighed i Ægypten.

De beklædes dels af europæiske Dommere — Danmark er som bekendt ogsaa repræsenteret ved et Medlem — dels af ægyptiske. De ere organiserede som tre kollegiale Domstole i første Instans og en Overret; i denne sidste have de af Stormagterne udnævnte Dommere Sæde.

Deres Kompetence strækker sig i Hovedsagen kun til civile Sager, nemlig til alle, i hvilke Parterne tilhøre forskellige Nationaliteter. Procesmaaden foregaar nærmest i Overensstemmelse med fransk Ret, ligesom de opstaaende Retsspørgsmaal i det Hele nærmest bedømmes efter denne.

Sagerne paadømmes, forsaa vidt de ikke høre under Enkelt-dommer i første Instans af 5 Dommere (tre Fremmede og to

Indfødte) i Overinstansen af 8 (fem Fremmede og tre Indfødte)].

(Tribunal mixte de Mansourah, d. 22. Februar 1893. Sagen angik et Sammenstød og drejede sig om Erstatningssummer paa c. 1 Million Kr. Den tyske Dampder »Tritos« blev nemlig den 4de Juni 1892 Kl. 4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Morgen under sine Bestræbelser for at komme ind i Suezkanalen sejlet i Sænk af den engelske Dampder »Crown of Arragon«. I Dommen erklæres sidstnævnte Skib for ansvarligt, idet der statueres følgende: at i Sammenstødstilfælde Formodningen er for, at Skylden ligger hos det Skib, der har frit og meget udstrakt Rum for sig, der har fuldstændig Manøvreringsfrihed og fuldkomment lyster sit Ror, og som i lang Afstand opdager et andet Skib, der gaar baglænds og som Følge af denne Bevægelse ikke er i Stand til at styre. Elementære Navigationsregler og den simpleste Forsigtighed paabyder, ikke at passere bagved et baglænds gaende Skib, og især ikke, naar Pladsen foran det er fri,

at § 16 i de internationale Søfartsregler kun gælder for det Tilfælde, at to fremadgaende Skibes Kurser krydse hinanden, men ikke gælder for to Skibe, af hvilke det ene gaar fremad, det andet tilbage,

at det Skib har Skylden, der vil gaa ind i en Kanal, skøndt der er et andet Skib foran det,

at det er fast Koutume, at naar to Skibe vise sig, for at gaa ind i den samme Havn, det, der er længst borte, skal vente, indtil det nærmeste er kommet ind,

at det er fastslaaet i fransk Ret, at den Mulighed, der maatte have været for, at det pasejlede Skib kunde have afværget Følgerne af det andet Skibs Fejl, hverken kan undskylde den egentlig Skyldige, eller bevirke, at Skylden lægges paa begge, samt at § 8 i Suezkanal-Reglementet bestemmer, at et Dampskib altid skal standse, naar Vejen ikke er fri. Naar baade Nat- og Dag-Signalet ere hejste paa en Gang paa Kanal-Stationerne betyder dette kun, at Passagen er fri, men giver ikke — som under Sagen paastaet — Skibe med elektrisk Lys Forret til at passere foran andre. E. T.

## Fra Sø og Land.

Ved Gjershøj (Roskildefjord) agtes bygget en Anlægs-mole for mindre Damp- og Sejlskibe.

Dampskibet »Tejo«, Kapt. Fenger, paa Rejse til Bordeaux, indkom forrige Uge til Frederikshavn, da Skruen havde løsnet sig. Skibet afgik i Lørdags til Gøteborg for paa Lindholmen at faa Skaden udbedret og fortsatte Rejsen om Søndagen.

Føreren af Dampskibet »Sønderjylland« Kapt. Iversen, der farer mellem Kjøbenhavn og Kolding, Fredericia og Middelfart, kunde i Søndags den 1ste Juli holde sit 25-Aars Jubilæum som Fører i Det forenede Dampskibs-Selskabs Tjeneste. I denne lange Aarrække har Kapt. Iversen erhvervet sig mange Venner, og fra Handelsstanden i de nævnte jyske Byer og Andre er der overrakt ham flere smukke Gaver og vist ham anden Anerkendelse.

## Skagen den 4de Juli 1894.

Ild i en vestgaaende Dampder. I Fredags, da nogle Fiskekuttere vare paa Hjemturen fra Fiskeri i Nordsøen, passeredes omtrent udfor Tversted en større vestgaaende engelsk Dampder, ladet med Planker, med Ild i Forskibet. Mandskabet var i travl Virksomhed med at kaste overbord

af den brændende Dækslast, samtidig oversprøjtedes Forskibet med Vand. Fiskerne skønnede, at Ilden havde kraftig fat, thi Forskibet var stærkt indhyllet i Røg, hvorigennem Flammerne tydelig kunde ses, men desuagtet fortsatte Damperen for fuld Kraft; dets Navn kunde ikke læses, men derimod Hjemstedet, London. Flere af Kutterne ophjergede et større Parti af overbordkastede Planker, som indbragtes hertil, og ere en stor Del deraf aldeles forkullede. Paa Kysten er endvidere inddreven en Del af nævnte Planker.

Kunstig Stranding. I Gaar ankom paa Slæb af Dampbaad »Expres« af Frederikshavn den den 22. Maj d. A. paa Læsø strandede, senere condemnerede Brig »Alcides« af Åbo. Briggen, der er bestemt til Ophugning, blev sat paa Grund paa Sydsiden af Skagen, og saasart den ved Hjælp af Høj-

vande er tilstrækkelig langt inde i Strandbredden, tages der fat med Ophugningen og Ilandbjergningen.

Bjørn.

Norsk Fartøji Chicagos Havn. Dampskibet Craggs, Kaptajn T. Jansen, er ankommen til Chicago fra Bergen, ladet med Sild, gammel Ost og Tran. Det er det tredje Fartøj, som har gjort denne Rejse. Craggs, som har en Besætning af 12 Mand, afgik fra Bergen 22de April og har undervejs anløbet Quebec, Montreal, Kingston og Milwaukee. Sidstnævnte Sted modtoges Fartøjet af en Kommité fra de norske Foreninger, som gav en Banket for Kaptajnen og Besætningen. — Dampskibet er af Staal, 127' lang og med 27' Dybgaende. Den skal nu tiltræde Tilbagereisen med en Ladning Mel, Flæsk m. m.

## Fiskeri-Statistik. Frederikshavn.

Maj 1894.

	Pd. Rødspætter à 15 Ø.		Pd Pigvar. Pd. Tunge. Pd. Sletvar Pd Issing.	Kuller. Snese à 90 Ø.	Pd. Torsk à 6 Ø.	Pd. Hummer à 1 Kr.	Snese Makrel à 5 Kr.	Værdi anslaaet.
	Indlandet.	Udlandet						
<b>A. Fra danske Fiskekuttere er indbragt og atter afsendt:</b>								
pr. Jernbane til Indlandet.....	162,900							} 132,580 Kr. » Ø.
pr. Kvaser til Kbhvn. ....	372,000		P. 9000à35Ø.					
pr. Kutter til Kbhvn. (egen Fangst)	60,000		T. 600à70Ø.					
pr. Jernbane til Udlandet.....		106,000	S. 1000à12Ø.					
pr. Dampskib til Københavns....	6,400		L60,000à 8Ø.					
pr. Dampskib til Norge.....		3,800						
pr. Dampskib til Gøteborg.....		47,900						
pr. Kvaser til Norge.....		37,000						
pr. Kutter til Norge (egen Fangst)		15,000						
pr. Dæksbaad (svensk) til Sverrig.		10,000						
Af Baade til stedligt Forbrug....				600	5000			
<b>B. Fra fremmede Fangstpladser er indbragt og atter afsendt:</b>								
Forhandlet								
herfra Byen								
pr. Dpsk. fra Vestnorge ..					20,175	1221	26,280 Kr. » Ø.	
do. - Østnorge ..					1500		1500 Kr. » Ø.	
pr. Dksl. (sv.) fra Nordsøen						68	340 Kr. » Ø.	
pr. Dpsk. fra Gøteborg ..						405	2025 Kr. » Ø.	
Til Udlandet pr. Dampskib fra Vestnorge (Christianssand) her omloset direkte i Jernbanevogn .....						15,550	15,550 Kr. » Ø.	
Rekapitulation: Tilført af egen Fangst og forbrugt i Indlandet for ca. 99,535 Kr. » Ø.								
— fremmed — — — — — 30,145 Kr. » Ø.								
Ialt 129,680 Kr. » Ø.								
Tilført af egen Fangst og udført til Udlandet for ca. 33,045 Kr. » Ø.								
— fremmed — — — — — 15,550 Kr. » Ø.								
Ialt 48,595 Kr. » Ø.								

Ligesom i forrige Maaned har Fiskeriet herfra i Maj Maaned været dreven under gunstige Forhold og har i sin Helhed givet Fiskerne tilfredsstillende Udbytte, for en Dels Vedkommende endog i rigeligt Maal. I Midten af Maaneden begynde Makrelliførselen fra Norge, og da der i den Tid, der fanges Makrel, kun konsumeres ringe Mængder af anden Fisk i Norge, er Udførselen af Rødspætter derstedshen aftagen betydelig, som Statistiken ogsaa udviser.

Kutterfiskeriet herfra er i Maj dreven af c. 95 Kuttere med en Drægtighed af c. 2450 Tons.

	Pd. Rødspætter à 15 Øre.	
	Indlandet.	Udlandet.
Fra Sæby er der via Frederikshavn pr. Jærnbane afgaaet til.....	600	7800
Fra Skagen er der via Frederikshavn pr. Jærnbane afgaaet til.....	6500	6200

## Fortegnelse

over

Forsendelser af fersk Fisk og Skaldyr til og fra Københavns i Juni Maaned 1894.

	fersk Fisk	Skaldyr
Fra Indlandet	245,346 Kgr.	23,359 Kgr.
» Udlandet	35,069 »	357 »
Til Indlandet	7,536 »	85 »
» Udlandet	67,940 »	323 »

## Danske Sømænd i vore Dage.

Af  
Peder Hedegaard.

Blandt de højst forskellige Livsbaner, som konfirmerede Drengene kan slaa ind paa, er der næppe nogen, Folk i Almindelighed ved saa lidt Besked om, som Sømænds-Livet og de dermed forbundne Forhold. Det er vel de fleste bekendt, at Dampskibe nu spiller en betydelig større Rolle end for en Menneskealder siden, men desuagtet véd mange af dem, der nu sende deres Sønner til Søs, ikke nogen rigtig Besked om, hvad der alt nu og endnu mere med Tiden vil blive forlangt

af disse unge Mennesker, hvis de skal have Udsigt til at hæve sig over den almindelige Arbejders Niveau. Det er fra gammel Tid en almindelig bekendt Sag, at en ung Sønand er i Stand til at forsørge sig selv, efter at han har fundet den første Hyre, og er bleven godt ekviperet til den. Det er derfor ikke underligt, at mange Forældre opmuntre deres Sønner til at gaa Søvejen; de gør det i god Tro til, at det er den billigste og bedste Maade, hvorpaa de kan faa dem fra Haanden, og de gode Raad giver de under Bevidstheden om, at det er en rigtig god Næringsvej, og vel med Rette, thi paa Grund af Landets naturlige Beliggenhed og vor Handelsstands Omsigt, har vi en Handelsflaade, som udfylder en hæderlig Plads paa Verdensmarkedet samtidig med, at den ernærer en saa stor Del af Befolkningen, at Særhvervet kan betragtes som en af Landets vigtigste Næringsveje og Indtægtskilder; derfor mener jeg, at Sømandsstanden er al den Omsorg værd, man kan skænke den,

I Sejlskibenes Glandsperiode var det umuligt for Forældre at føre nogen Kontrol med de unge Sømænd; men det var den Gang heller ikke nødvendigt, thi der er kun faa Dreng, som har haft saa gode Betingelser for at blive til dygtige Mænd, som de, der i sin Tid har faaet deres Uddannelse paa de lange Rejser i Sejlskibene; praktiske Færdigheder var den Gang det vigtigste, og dem lærte de til Gavns under forstandig og kyndig Vejledning. Paa de lange Rejser var det heller ikke vanskeligt for fattige Sømænd at spare saa meget, at de derfor enten kunde forberede sig til Styrmandseksamen eller købe sig Part i et mindre Sejlskib, hvormed de saa uden Eksamen kunde sejle i vore egne Fartøjer.

I Sømandsstandens Forhold til Skibsarten er der ikke foregaaet nogen videre Forandring siden den Tid; men derimod stiller nu Skibsfarten helt andre Fordringer til Betjening end den Gang. I Sejlskibe er vel Forholdet noget nær det samme, men i Dampere er derimod Forskellen saa meget større, denne bliver navnlig foraarsaget ved disses forcerede Sejlads og ved at mekaniske Apparater fortrænger legemligt Arbejde.

At det er forbunden med mange Bryderier at faa nylig konfirmerede Dreng anbragt ved det Fag, de er bestemt til, er vist de fleste Fædre saa vel bekendt, at det er unyttigt her at erindre derom; kun de, der blive bestemte for Søen, danne en Undtagelse herfra — udrustede med blaa Skjorter, Søstøvler, Køjetoj o. s. v. efter Forældrenes peknære Forhold vandre de ud i den vide Verden, kun ledsagede af gode Raad og Formaninger.

Det hænder vel, at en Fader kan være Sønnen behjælpelig med at finde den første Hyre; men det gælder dog som Regel, at de unge selv finde en eller anden, der har Brug for deres Tjeneste, og som de saa paa egen Haand fæste sig til. Kun faa Dage efter den tvungne Skoletid og Konfirmationen staa de alene i Verden, uden Venner eller Familie, som de kan søge Vejledning hos, og med Lejlighed til rigtig at afbenytte den saa længe ventede Frihed. De mærke snart, at de kun har dem selv at stole paa; men det forskrækker dem ikke, de betræde den ukendte Bane med en Lyst og Tillid, som man ikke mærker saa meget til hos deres Jevnaldrende i andre Stillinger; det opdages let ved at se den Ihærdighed, hvormed de løbe fra den ene Hyrebas til den anden og fra det ene Skib til et andet for at bede om en Hyre; de kende ikke til at spørge om Rettigheder og Pligter, og det er dem ligegyldigt, om Skibet er nyt eller gammelt, eller om det gaar til Finland eller Kina. De ønske kun en Lejlighed til at komme ud i det fjerne og fremmede, langt borte fra Barndomshjemmet, ligger deres Tankers forjættede Land, omskinnet af al den Glorie, som deres Fantasi er i Stand til at omgive det med. Maalet er for de fleste ingenlunde let at naa; ogsaa ved dette Fag er Begyndelsen den værste, men naar de har Penge nok til at betale Logi med, bliver denne Hindring jo ogsaa overvunden, og naar Ventetiden er forbi, med hvilken Glæde gribe de da Pennen, for at meddele Forældrene derhjemme den gode Efterretning, at de have faaet

Hyre — forsørgede for Livstid. En af de behageligste Dage i en Sømands Liv er uden Tvivl den Dag, da han første Gang sætter sit Navn paa en Mønstreliste, og derved faar Garanti for, at det foreløbige Maal er naact; og som den allerbehageligste betragter jeg — efter egen Erfaring — den Dag, da Tøjet kan bringes om Bord. Begyndere kommer aldrig for sent, og det er en Fornøjelse at se paa, hvor omhyggelig de ere med til at ordne Køjetojet og de nye blaa Skjorter.

I Dampskibe er der hidtil ikke lagt Vægt paa at uddanne unge Sømænd; men der er desuagtet mange, som finde den første Hyre i dem som Messedreng, det vil sige som Opvartere for Officererne; de komme derved nærmest til at sortere under Kok og Hovmester, i nogle Skibe blive de endog betragtede som Hovmesterens (Restavratørens) private Personale. Erfaringen viser, at de dygtigste af disse Dreng ikke løbe bort fra Restaurations-Faget, efter at de have lært lidt af det, men søge at uddanne sig videre i den Retning. De mindre intelligente derimod lære i Dampskibene ikke andet af hvad der hører til Faget end Orden og Renlighed og de maa i Sejlskibe begynde forfra.

De fleste danske Sejlskibe sejle paa Nord- og Østersøen, og en Rejse varer som oftest et Par Maaned; paa en saadan kan en Begynder lære lidt af de vigtigste Arbejder, som forefalde om Bord, han griber med Lyst enhver Lejlighed til at yde sin Bistand for derved at lære noget, og at Kræfterne ikke altid slaar til, søger han paa bedste Maade at erstatte ved Flid og Udholdenhed. Han vil gerne være første Mand overalt og har stadig Tankerne henvendt paa at overgaa ældre Kammerater.

Men de unge Sømænd blive desværre altfor tidlig revne ud af denne glade og tilfredsc Stilling; efter nogle Maaneders Sejlads faa de Bevidstheden om, at de have lært Kompasset, og at de kunne holde ud at staa ved Roret ligesaa længe som enhver anden; de opdage tillige, at de, naar der skal gøres Sejl fast eller rebes, fylde lige saa meget paa Raaen som en af de ældre, og at de ere altfor dygtige til at udføre det underordnede Arbejde, som de nu blive sat til, paa Grund af, at de ere de yngste. De gøre tillige den sørgelige Opdagelse, at de tjener mindst, og at de ikke nær faar deres Arbejde betalt. Resultatet deraf bliver, at de sige deres Maaned op og forlade Skibet hurtigst muligt.

En vigtig Drivfjer til de unge Sømænds Lærelyst, er Længslen efter at blive Matros, det er deres første Maal, og for at naa det skyer de ikke noget Offer, men anstrenge sig til det yderste, noget der selvfølgelig er meget prisværdigt, men det har den Ulempe, at det tillige bringer Drengene paa den Mening, at jo flere Skibe de kommer i, desto mere lærer de, dels af den Grund, og dels fordi de tror, at deres Arbejde paa et andet Skib vil blive mere retfærdigt bedømt og betalt; derfor vænne de sig til at skifte Plads saa ofte som muligt, det koster dem jo kun et Ord, naar de kommer til en dansk Havn.

I ingen Livsstilling faar Begynderen en saa unaturlig Uddannelse som ved Sømandsstanden i vore Dage; der er aldeles ikke Tale om nogen Læretid, og dertil kommer, at Nødvendigheden som oftest byder, at der i Sejlskibene hovedsagelig tages Hensyn til at faa meget Arbejde udført uden at tænke ret meget paa, hvordan det bliver. De unge søge vel ofte at udføre deres Gerning saa godt som muligt, men selv med den bedste Vilje maa det blive derefter, de forskellige Færdigheder og Kundskaber ere ikke medfødte, de maa her ligesom i alle andre Fag først læres; men om Bord findes der ingen, som er forpligtet til at undervise og vejlede Begynderen, og det er paa de korte Rejser ikke en Gang i Befalingsmændenes Interesse, at han gaar i Land klogere, end han kom om Bord. I Følge Skik og Brug bør Styrmandene nærmest betragtes som moralsk forpligtede til at opdrage de unge Søfolk, men de maa ogsaa selv arbejde med, og i mange Skibe maa de udføre alt Matrosarbejdet ved Siden af, at de passe Skibets Proviant; de kunne derfor ikke hele Tiden se Drengene paa Fingrene, og hvem vil vel ogsaa undres over, at de med Tiden tabte Lysten til at være Lærer. De daarlige

Tider have ikke alene foraarsaget, at Sejlskibenes Besætning er indskrænket til det mindst mulige i Antal, men hvad der er endnu værre: at de nu ofte bemandedes med Drengene i Stedet for Mænd. Den ene Dreng underviser den anden, og deraf bliver Følgen, at de aldrig lære det grundigt, som hører til Faget, men blive Fuskere hele Livet igennem.

Paa Søen som paa Landjorden retter Arbejdskraftens Værdi sig efter Forholdet mellem Tilbud og Efterspørgsel; det er derfor intet Under, at der bydes de søvante Drengene en meget stor Betaling for det Arbejde, de kunne præstere. Det vil vist forbause mange, at medens Læredrengene ved forskellige Fag paa Landjorden maa tjene indtil 5 Aar for Føden alene, kunne unge Sømænd allerede i 16 Aars Alderen tjene cirka 30 Kr. om Maanedens foruden fri Station; der er endog dem, som i Dampskibe straks faa op til 20 Kr. pr. Maaned som Messedreng. At saa store Begyndelsesgager gøre meget til at udslette Lærlingeforholdet er indlysende, men ogsaa det daglige Liv om Bord er præget af enbvers Ansvarlighed; kan en Begynder f. Eks. ikke udføre et Arbejde tilfredsstillende, faar han en Irettesættelse, der tydelig indprænter ham Bevidstheden om, at Drengene og Lærlingeaarene nu ere forbi. I et Sejlskib kan Jungmandens Stilling nærmest sammenlignes med en ung Haandværksvend paa et større Værksted. De søvante Drengene ville Sejlskibsførere gerne have fat i, derfor kunne de opnaa en forholdsvis stor Hyre og det er let for dem at faa Ansættelse, men kommende Aar holde desværre ikke, hvad de første lover, hvor længe en Sømænd end sejler, vil han som Matros ikke blive i Stand til at tjene stort mere end det dobbelte af det, som bliver budt ham, efter at han har sejlet et Aarstid. Saasart han bliver gammel nok til at sejle som Matros, vil han ogsaa gøre den sørgelige Opdagelse at det er vanskeligt for ham at finde Beskæftigelse.

Sømændene have desværre kun en kort Tid Glæde af denne tillige Selvstændighed; efter et Par Aars Forløb er deres Glandsperiode forbi, de begynde da saa smaat at sakke ad Læ til og at staa tilbage for deres Ungdomsvenner og Skolekammerater. Begyndelsen til deres Ruin er Lysten til at skifte saa ofte, og dette er ligeledes Aarsagen til, at deres Penge forsvinde ligesaa hurtigt, som de tjene dem, og til, at de aldrig blive tilfredse med deres Stilling, hvor de komme hen, og hele Tiden, naar noget gaar dem imod, har de ingen anden Trøst end sige deres Maaned op og gaa i Land.

I det første Aarstid gøre de unge Mennesker sig selv Ulejlighed for at finde en Hyre; de kende som oftest ingen i Byen og kede sig hjemme i Logiet, de ere kun i deres rigtige Element, naar de komme om Bord. Luften i Gaderne er dem saa indelukket. Naar de ere afmønstrede, føle de Vægten af Afregningen i Lommen, de faa Lyst til at have Penge, ville gerne samle flere, og de spekulere nu paa, hvorledes de mest standsmæssig skal vise sig i Hjemmet til Vintren — de vil jo ogsaa nødigt komme hjem uden at bringe lidt med fra fremmede Lande. Endnu have de ikke glemt Forældrenes kærlige Omsorg for dem i Skoletiden, de ved, at at de kunne glæde dem med, at de skulle paa Farten igen, og derfor anstrænge de sig til det yderste for at finde en Plads. Helt anderledes stille Forholdene sig senere: de unge Mennesker blive snart saa selvstændige, at de betragte det som en Skam at tilbyde en Skibsfører deres Tjeneste — det er upassende, og dertil have de Agenter; ved Lejlighed meddeler de en Hyrebas, at de nok ville ud at sejle igen; de mene selvfølgelig, at det er hans Pligt at sørge for dem; men det er i de større Søkøbstæder ikke ualmindeligt, at han har mange foran paa Listen, for Matrosers Vedkommende er dette vel endog almindeligt.

I Sejlskibenes Glandsperiode var det ikke vanskeligt for Søfolkene at komme paa længere Rejser, og det var meget almindeligt, at de bleve ved det samme Skib flere Rejser; derved blev det muligt for mange at spare en Del Penge, som siden kunde anvendes til nyttige Foretagender, og det bevirkede tillige, at Folkene ikke bleve saa flygtige og uefterrettelige som de, der i de senere Aaringer ere opdragne paa de korte Rejser.

Det er paa Tide, at der gøres opmærksom paa, at Situationen nu er forandret saaledes, at Forældrenes Bistand i vore Dage er ligesaa nødvendig for Sømændene i den unge Alder som for Lærlinge i forskellige Fag paa Landjorden; ved egne Kræfter vil kun faa af dem komme ret langt.

Som Forholdene nu ere, ser det ud, som om Forældrene kaste Sømændene ud for alle Vinde; det ser ud, som om den Stand navnlig rekruteres af saadanne Drengene, som ere Samfundet aldeles ligegyldige, thi det kan ikke godt antages, at det gamle Ord »Ungdom og Visdom følges sjelden ad« skulde passe mindre paa unge Sømænd, end paa deres jævnaldrende paa Landjorden; men hvad kan da Aarsagen være til, at de i en saadan Grad faa Lov til at skytte sig selv, hvorfor skulle de mere end andre udsættes for at blive kloge af Skade? og dette er navnlig paafaldende, fordi der dog virkelig er mange, der have noget tilovers for dem, og ere interesserede i, at Standen er agtet og anset. Skulle Aarsagen være den, at de, der spekulere i Sømændenes Ruin, have mere Vægt end de, der ville forsvare dem. (Fortsættes).

## Hyren i Kjøbenhavn.

er for Tiden:

### I Dampskibe:

Iste Styrmand.....	Kr. 85—110
2den do. ....	— 70—80
Iste Maskinmester.....	— 150—220
2den do. ....	— 80—130
Baadsmænd.....	— 54
Tømmermænd.....	— 60
Hovmestere.....	— 60
Kokke.....	— 60
Koksmatter.....	— 30
Matros.....	— 50
Letmatros.....	— 40
Ungmænd.....	— 30
Messedreng.....	— 12—16
Fyrbødere.....	— 50
Kullæmpere.....	— 30

### I Sejlskibe:

Iste Styrmand.....	Kr. 76—80
2den do. ....	— 65
Baadsmænd.....	— 54
Tømmermænd.....	— 40—60
Kok & Steward.....	— 55—60
Kokke.....	— 20—40
Matros.....	— 50—52
Letmatros.....	— 40—42
Ungmænd.....	— 25—30
Dæksdreng.....	— 10—20

Klager over Bladets Forsendelse bedes hurtigst muligt indsendte til Holsteinsgade 9, Kjøbenhavn. Ø.

## Skibsefterretninger.

### Dampskibe.

#### Det forenede Dampskibsselskab.

Alexander III, Rabe, passerede Gibraltar 2. Juli, bestemt til Antwerpen, Kbhvn. og St. Petersborg. — A. N. Hansen, Thidemann, passerede Dover 29. Juni, bestemt til Algier, Tunis, Piræus, Smyrna, Saloniki, Constantinopel, Sebastopol og Odessa. — Antwerpen, Caroc, passerede Gibraltar, 1. Juli bestemt til Antwerpen, Kbhvn. og St. Petersborg. — Baron Stjernblad, Michelsen, afgik 2. Juli fra Messina, bestemt til Oran, Lissabon, Gøteborg og Østersøen. — Chr. Broberg, Gøtsche, passerede Hanstholm 3. Juli bestemt til Barcelona, Marseille og Italien. — Dagmar. Hansen, afgik 3. Juli fra Catania bestemt til Kbhvn. og Gefle. — Douro, Brabrand, passerede 3. Juli

Hanstholm, bestemt til Kbhvn. og Østersøen. — Georgios I, Rohde, ankom 2. Juli til Batoum, bestemt til Novorossisk. Sebastopol og Odessa. — J. C. Jacobsen, Bech, afgik 2. Juli fra Nedre Calix, bestemt til Kbhvn. og Barcelona. — Kiew, Rasmussen, ankom 2. Juli til Havre, bestemt til Kbhvn. og Østersøen. — Kursk, Staal, passerede Gibraltar 29. Juni, bestemt til Havre, Kbhvn. og St. Petersborg. — Leopold II, Jespersen, ankom 25. Juni til Antwerpen, bestemt til Havre, Alger, Tunis, Piræus, Constantinopel, Samsoun, Trebizonde og Odessa. — L. P. Holmblad, Ingerslev, ankom 2. Juli til St. Petersborg. — Vesta, Corfitzon, afgik 4. Juli fra Kbhvn., bestemt til Hangø. — O. B. Suhr, Koch, afgik 30. Juni fra Kbhvn., bestemt til St. Petersborg. — Omsk, Kihl, ankom 11. Juni til Antwerpen, bestemt til Kbhvn. og St. Petersborg. — Tejo, Fenger, passerede 2. Juli Dover, bestemt til Bordeaux. — Tomsk, Petersen, afgik 2. Juli fra Kbhvn., bestemt til Antwerpen, Alger, Tunis, Piræus, Smyrna, Saloniki og Odessa. — Vesuv, Gade, ankom 1. Juli til St. Petersborg, bestemt til Trangsund. — Viking, Jørgensen, ankom 2. Juli til St. Petersborg, bestemt til Bordeaux.

Constantin, Fenger, afgik 5. Juli fra Kjøbenhavn, bestemt til Newcastle. — Esbern Snare, Holm, afgik 5. Juli fra Odense, bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Esbjerg, Bentzen, afgik 3. Juli fra Leith, bestemt til Odense. — Georg, Therkildsen, afgik 4. Juli fra Newcastle bestemt til Kbhvn. — Kronen, Petersen, afgik 3. Juli fra Newcastle, bestemt til Nykjøbing F. — Lolland, Ankersen, afgik 3. Juli fra Newcastle, bestemt til Kbhvn. — Storebell, Güllich, afgik 4. Juli fra Nakskov, bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens, og Aalborg. — Union, Bloch, afgik 4. Juli fra Odense, bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg.

Anglo Dane, Petersen, passerede Hanstholm 3. Juli, bestemt til Kbhvn. og Libau. — Axelhuus, Goll, ankom 1. Juli til Stettin, bestemt til Kbhvn. og Vestnorge. — Bergenhuus, Jørgensen, afgik 1. Juli fra Kbhvn., bestemt til Danzig. — Charkow, Norden, passerede Skagen 3. Juli, bestemt til Hull. — Christian IX, Møllerup, passerede Hanstholm 3. Juli bestemt til Kjøbenhavn og Königsberg. — Christianssund, Jensen, afgik 2. Juli fra Trondhjem, bestemt til Kbhvn. og Stettin. — Frederik, Harboe, ankom 2. Juli til Königsberg, bestemt til Kbhvn. og Hull. — Jolantha, Hansen, afgik 2. Juli fra Kbhvn., bestemt til Hamborg. — Kasan, Thomsen, ankom 3. Juli til Kbhvn., bestemt til London. — Laura, Christiansen, afgik 7. Juni fra Granton, bestemt til Færøerne og Island. — Libau, Andersen, ankom 30. Juni til Hamborg, bestemt til Kbhvn. og Danzig. — Minsk, Olsen, ankom 2. Juli fra Liverpool, bestemt til Kbhvn. — Louise, Brabrand, ankom 1. Juli til Newcastle, bestemt til Hull og Kbhvn. — Morsø, Lind, ankom 18. Juni til Kbhvn. — Moskov, Petersen, ankom 2. Juli til Anvers, bestemt til Kbhvn. og Riga. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom 2. Juni til Riga bestemt til Kbhvn. og Anvers. — Nordjylland, Jensen, ankom 4. Juli til Kbhvn. bestemt til Königsberg. — Odin, Frisenette, ankom 30. Juni til Königsberg, bestemt til Kbhvn. og Hamborg. — Perm, Christensen, ankom 1. Juli til London, bestemt til Kbhvn. og Libau. — Pregel, Egidiusen, ankom 26. Juni til Hull, bestemt til Kbhvn. og Libau. — Romny, Nielsen, ankom 29. Juni til Kbhvn. — Thyra, Garde, ankom 4. Juli til Kbhvn., fra Færøerne og Island. — Tula, Paaske, ankom 28. Juni til Danzig, bestemt til Kbhvn. og Hamborg. — Valdemar, Sørensen, afgik 3. Juli fra Kbhvn., bestemt til Anvers. — Vendsyssel, Sørensen, afgik 4. Juli fra Kbhvn., bestemt til Libau. — Fanø, Kolster, afgik 3. Juli fra Hull bestemt til Kbhvn. og Libau.

### Carl, Skjold, Gorm.

Gorm, N. W. Schmidt, afgik 27. Juni fra Riga, ankom til Rotterdam 2. Juli. — Frode, C. F. Christensen, afgik fra Riga 26. Juni, ankom 3. Juli til Dunkerque. — Knud, N. P. Jørgensen, afgik fra Newcastle 22. Juni, ankom 28. Juni til Libau. — Svend, Aug. S. Hveysel, afgik 4. Juli fra Libau, bestemt til London. — Erik, H. W. Wisberg, afgik fra Methil 28. Juni, ankom til Kjøbenhavn 1. Juli. — Skjold, N. O. Risø, afgik fra St. Petersborg 22. Juni, ankom 30. Juni til Antwerpen. — Danmark, Th. Heintzelmann, afgik fra Sunderland 29. Juni, ankom til Stettin 2. Juli. — Olaf, C. Holst, afgik fra St. Petersborg 27. Juni, ankom til Bremerhaven 3. Juli. — Volmer, J. P. Jørgensen, afgik fra Riga 29. Juni, bestemt til Antwerpen. — Dan. C. M. Kraemer, afgik fra Swinemünde 29. Juni, bestemt til Riga. — Magnus, W. Aaris, afgik fra Ghent 28. Juni, bestemt til Sunderland.

### Kjøbenhavn.

Carl Hecksher, Petersen, ankom til Swinemünde 2.

Juli, afgik 3. til Riga — Fyen, Petersen, ankom til Rouen 2. Juli. — Hafnia, Neergaard, afgik fra Riga 30. Juli til Dordrecht. — Jylland, Starck, ankom til Dunkerque 2. Juli. — Russia, Rasmussen, afgik fra Dordrecht 30. Juni, ankom til Sunderland 1. Juni, afgik 3. til Kbhvn. — Sjælland, Hansen, ankom til Libau 29. Juni.

### Thingvalla.

Amerika, Thomsen, afgik fra Christianssand 19. Juni, ankom til New-York 30. Juni. — Hekla, Laub, afgik fra New-York 30. Juni til Kbhvn. — Island, Skjødt, afgik fra Christianssand 21. Juni til New-York. — Thingvalla, Berentzen, afgik fra Kbhvn. 3. Juli til New-York.

### Det Store Nordiske Telegrafelskab.

H. C. Ørsted, Ørsted, ventes til London 4. Juli for at indskibe Reservekabel. — Store Nordiske, Suenson, er paa Kabelreparation imellem Gutzlaff og Amoy.

### Jydsk-Engelske Dampskibsselskab, Aarhus.

Hengest, Olsen, afgik fra Aarhus 28. Juni, ankom til Newcastle 1. Juli. — Octa, Enemark, ankom til Gøteborg 30. Juni fra Newcastle. — Orrik, Erichsen, afgik fra Gøteborg 28. Juni, ankom til Newcastle 1. Juli.

### J. Lauritzen, Esbjerg.

Nerma, Degn, ankom til Helsingfors 2. Juli. — Nordsøen, Meinertz, ankom til Esbjerg 28. Juni, afgik 30. Juni, ankom til Newcastle 2. Juli, afgik 3. Juni, ankom til Middlesbro 3.

### Sejlskibe.

#### Fanø, Nordby.

Amete, Nielsen, ankom til Tamatave 15. Juni. — Casma, Sonnichsen, ankom til Rio Janeiro, 1. Juli fra Hamburg. — Cecilie, Pedersen, afgik fra Marseille, 25. Juni til Laguna i Meksiko. — Maracaibo, Svarrer, ankom til Liverpool 3. Juli fra Maracaibo. — Mærdor, Brinck, afgik fra de Nord 31. Maj til Pelotas. — Nordby, Kolster, afgik fra Sunderland 28. Juni til Santos. — Serapis, Winther, prajet 18. Juni, paa 25<sup>o</sup> N. Br. og 31<sup>o</sup> V. Ld. — Venus, ankom til Matapi 13. April.

### Chr. Simoni, Aalborg.

Carl, Andersen afgik fra Newcastle 25. Juni til Aalborg. — Caroline Schmidt, Ægidiusen, afgik fra Buntisland 25. Juni til Aalborg. — Flora, Larsen, ankom til Aalborg 26. Juni. — S. I. Lund, Petersen, ankom til Hasle 22. Juni. — Kirstine, Ægidiusen, afgik fra Greenbethe 28. Juni til Leith.

### Den kongelige grønlandske Handel.

Lucinde, Fallings, afgik fra Kbhvn. 22. April til Grønland, ankom til Sukkertoppen 30. Maj. Alt vel. — Thorvaldsen, Jensen, afgik fra Kbhvn. 29. April til Grønland, ankom til Godhavn 6. Juni. Alt vel. — Peru, Sartor, afgik fra Kbhvn. 6. Maj, prajet 19. Juni af Skruerbarkskibet »Hvidbjørnen« paa 67<sup>1</sup>/<sub>2</sub><sup>o</sup> N. Br. og 55<sup>o</sup> V. Ld. Alt vel.

Til Archangelsk er, ifølge Meddelelse fra vor derværende Korrespondent, iaar indkommet følgende danske Skibe: George Kaplein, G. Nielsen, Erik, P. S. S. Schou, Frits Emil, R. D. Rasmussen, Salus, L. J. Bager, Venus, I. Jensen, Alfred, G. Jensen, Christiansen, C. Bager, Fortuna, C. Christiansen.

### Fragtberetninger.

D'Hrr. N. Johansen & Dahl, Liverpool, meddele os under 30. Juni:

Siden vor forrige Uges Rapport har Fragtmarkedet fluktueret en Del, og for nogle Fragters Vedkommende er Noteringerne lavere, saasom fra Donaufoden og Sortehavet.

Men i det Store og Hele ere Noteringerne dog omtrent uforandrede, hvilket ogsaa vil kunne ses af nedenstaaende Fragtslutninger som har fundet Sted i de sidste Dage.

Dampskibe, fra Danube til Rotterdam 13/6, Azoff 12/6, Odessa 9/9, Sebastopol til Hamburg 10/—.

Bilbao til Rotterdam 5/9, Santander Rotterdam 5/9.

Tampo til Dublin 18/—, Savannah til Liverpool 32/6, Bremen 33/9 pr. Netto Reg.

Cuba til Staterne 10<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, 11<sup>1</sup>/<sub>2</sub> og 12<sup>1</sup>/<sub>2</sub> cents.

Gefle og Søderhamn til London 580 Stds 20/6 for Planker,

22/6 for Bord., Sundsvall til Rotterdam 13 quillers., Newcastle til Horsens 4/3, Stockholm 4/-, Cronstadt 4/3.

Sejlskibe. Liverpool til Ceara og tilbage med Stykgods £ 700 for 320 Register Tons.

Ny Fundland med Kul à 8/-, Stykgods à 15/-, og Retur med Fisk à 1/9 pr. Quintal.

Frederiksstad til Melbourne 31/3.

San Francisco til U. K.-Kontinentet 25/- prompt Lastning, Portland O. 35/- September.

Vestkysten til U. K.-Kont. 25/ for Hvede, 26/3 for Salpeter.

Calcutta til Dundee eller Leith 24/6 Septbr./Oktbr.

Java til U. K.-Kont. 32/6.

Skibskjøb. Til Fanø er indkjøbt Jern-Bark »Minero«, 478 Reg. Tons, 720 Tons Dødvægt, bygget 1866, passeret Nr.

3 Special Survey 1893 for £ 1525, og til Norge Jern-3/m. Skonnert »Merle« 281 Reg. Tons, bygget 1863, for £ 1100.

**Vor Korrespondent i Newcastle o/ Tyne** meddeler os under 30. Juni:

Vort Fragtmarked har i forløbne Uge været yderst flovt. Uagtet de lave Fragter, hvortil Tonnage udbydes, har Omsætningen kun været ringe, da det er forbundet med stor Vanskelighed at faa Last for prompte Skibe, og de Dampere, for hvilke det er lykkedes at faa prompt »Turn«, have maattet indgaa paa en yderligere Reduction i Raterne. For Cronstadt, hvortil i Begyndelsen af Ugen opnaedes 4/, er der i de sidste Dage sluttet til 3/9, og til Swinemünde er sluttet til 3/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub>. Den skotske Strike synes nu at ville blive langvarig, og saa

## Efterretninger for Søfarende.

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

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

**Sjællands Ø.-Kyst. Sundet.** Havnefyret ved *Kjøge* skal forandres. Det bliver et fast Fyr, der viser grønt Lys V. for NØ. t. N., hvidt Lys fra NØ. t. N. til Ø. t. N., og rødt Lys fra Ø. t. N. til SØ. t. Ø. Flammens Højde: 28 Fod. Synsvidden: 9 Kml. for det hvide, 7 Kml. for det røde og 6 Kml. for det grønne Lys. Linseapparat af 4de Orden. Det vises fra en 30 Fod høj Pæl, der staaer ved et hvidt, ottekantet Fyrhus paa Yderenden af Havnens N.-Mole. Fyret brænder Aaret rundt, naar Havnen ikke er spærret for Is.

**Fornæs S. Kattegat.** Galeasen, som var sunken ud for *Havkude*, fra *Fornæs Fyr* i S. 1/2 Ø., 4 Kml., er bortfjernet. Lystønden, som afmærkede Vraget, er inddragen.

### Østersøen, Sundet og Lille Belt.

**Sverig. Bottniske Bugt.** Ved *Fjärdgrundet* i *Klingerfjärden* ere flere Grunde, med 14 a 19 Fod Vand fundne. Afmærkningen ved *Fjärdgrundet* flyttes derfor saaledes:

Den Ø.-lige Stage 290 Alen NØ. hen. 62° 29' 0" N. Br. 17° 29' 45" Ø. Lgd.

Den V.-lige Stage 430 Alen V. hen. 62° 28' 56" N. Br. 17° 28' 0" Ø. Lgd.

Den røde Stage med Kost flyttes 160 Alen S. hen. 62° 28' 43" N. Br. 17° 28' 55" Ø. Lgd.

En rød Stage med Kost udsættes paa 62° 28' 45" N. Br. 17° 28' 15" Ø. Lgd.

**Tydskland. Kieler Fjord.** I *Strander Bugt* er udlagt tre Fortøjtønder, nemlig: En rød Tønde i 8 Fv. Vand, paa 54° 26' 2" N. Br. 10° 11' 29" Ø. Lgd., en rød Spidstønde i 7 Fv. Vand, paa 54° 26' 6" N. Br. 10° 11' 4" Ø. Lgd., og en rød Spidstønde i 5 1/3 Fv. Vand, paa 54° 26' 7" N. Br. 10° 10' 42" Ø. Lgd.

### Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Vrag i Nordøen.** Den 21de Juni. 54° 46' N. Br. 0° 49' Ø. Lgd. Et Skib, c. 80 Fod langt, liggende paa Siden.

Den 22de Juni. 56° 49' N. Br. 7° 51' Ø. Lgd. Et drivende Vrag.

**Rusland. Dvina.** Det N.-lige *Dvina* Fyrskib uden for *Berezov Barre* er ombyttet med en Skonnert med to Master med Fyrflag paa Toppen og Lodsflag under Galfen. Lodser, der lodse til *Arkangel*, findes ombord.

Den 20de Maj 1894 var der ved Middelvandstand 18 Fod i *Berezov Kanal* og paa *Barren* uden for *Kanalen* 15 1/3 Fod.

**Tydskland. Slesvig.** Den grønne Spirtønde, som laa ved Vraget Ø. for *Steenack* Baake, er inddragen. Vraget er forsvundet.

De to Stager med Ø.-lig og V.-lig Topbetegnelse, V. for *Beens Hallig*, ere inddragne, da Grunden er forsvunden.

Vragtønden i *Süder Piep*, S. for Tønde A og B, er inddragen. Vraget er tilsandet.

**Ausseneider.** Vraget, som i *Ausseneider* laa mellem Tønde Nr. 1 og 2, er tilsandet og uskadeligt for Skibsfarten. Vragtønden er inddragen.

**Elben.** Signalmasten paa *Neuwerk* er ødelagt.

**Holland. Zeegat van Terschelling.** I *Noord-Meepe* er Stump-tønde Nr. 6 flyttet c. 3 Kbl V. t. N. hen. Den ligger nu i 16

Fod Vand paa 53° 19' 56" N. Br. 5° 20' 30" Ø. Lgd. Topbetegnelsen er nu en afkortet Kegle.

I *Oost-Meepe* er i 12 Fod Vand udlagt en Stump-tønde Nr. 7 med Kryde. 53° 19' 26" N. Br. 5° 22' 19" Ø. Lgd.

**Zuiderzee. Volendam røde, faste Havnefyre** er forandret til grønt, fast Fyr

**Zeegat Hoek van Holland.** Dybden ved *Hoek van Holland* ved almindelig Lavvande er 26 Fod, hvilket er Udgangspunkt for Tidevandssignalerne. I *Zuiden* er Dybden 21 1/2 og i *Hoorn* 21 1/2 Fod ved almindelig Lavvande.

**England. Lowestoft.** Den 24de August 1894 forandres Taagesignalet ved *Lowestoft* lave Fyr. Et Taagehorn skal da hver 1/2 Minut give Et-Stød af 7 s. Varighed.

### Nordlige Atlanterhav.

**Vrag m. m. i Atlanterhavet.** I *Atlanterhavet* er Vrag m. m. truffen saaledes:

Den 27de Maj. 46° N. Br. 38° V. Lgd. Vrag med Bunden opad.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. Boston Harbor. Massachusetts.** En sort Spirtønde Nr. 3 er i 12 Fod Vand udlagt ved V.-Siden af *Bumkin Island*, fra *Crow Point* i N. 23° V. og fra *Pig Rock* Baake i N. 88° Ø.

**Provincetown Harbor. Masshchusetts.** I *Provincetown Harbor* er Vragtønden, som laa c. 1 1/4 Kml. N. 19° V. fra *Long Point Fyr*, inddragen. Vraget er forsvundet.

**Beaufort. North Carolina.** Ved Indløbet til *Beaufort* ere følgende Tønder udlagte:

En sort Tønde vager Nr. 1, *Point of Southwest Breaker* Tønden.

En sort og hvid lodret sribet Tønde vager, som Midt-farvands-Tønde, og

En rød Spirtønde Nr. 2 1/2, *Shackleford Spit* Tønden.

Fort *Macon Spit* sorte Tønde vager Nr. 3 har nu Nr. 1.

### Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**Spanien. Pynt Sabinal V.** Sandbanken V. for *Pynt Sabinal*, paa hvilken »*Greif*« har opgivet at have stødt, er for-gæves eftersøgt. Der er fundet 13 Fv. paa Stedet, og i en Omkreds af 1/2 Kbl. 12 à 13 Fv., som er angivet i Kaartet.

**Escombreras.** Den 15de Aug. 1894 tændes paa *Øen Escombreras* højeste Punkt et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 206 Fod. Synsvidden: 10 Kml. Spejlapparat af 4de Orden. Fyret lyser Horizonten rundt, men skjules N. for S. 53 Ø. af *Pynt del Agua*, N for S. 78° V. af *Pynt Tinoso* og Ø. for N. 18° V. af *Pynt Santa Anna* i *Cartagena-Bugt*. Det vises fra et gult, ottekantet Taarn. 37° 33' 22" N. Br. 0° 57' 58" V. Lgd.

**Italien. Capri.** Fyret paa *Pynt Carena* er igen i Orden og viser hvidt, fast Lys med Blus.

**Sardiniens N.-Kyst. Porto Torres.** Den 1ste Juli 1894 flyttes det grønne, faste Fyr paa *Porto Torres* S.-Kaj til Yderenden af *Havnens V.-Mole*. Fyrets Art og Højde bliver uforandret, men det fornærkes V. for N, 18° V.

**Østerrig-Ungarn. Fiume.** I Slutningen af Juni 1894 tændes ved *Fiume*, mellem Hovedhavnen og Petroleumshavnen, et Blinkfyr, der viser Et-Blink hver 1/2 Minnt. Det viser hvidt Lys V. for S. 11° Ø., rødt Lys Ø. for S. 11° Ø. Linien S. 11° Ø. gaar over Fyrskibet ved Yderenden af den undervands Forlængelse af *Molen Maria Teresa*.

**Kanal Montagna.** Paa *Brohovedet* ved *Castelbenier* er tændt et fast Fyr, der viser hvidt Lys, undtagen fra N. 60° V. til N., over *Plitki*, hvor Lyset er rødt. Flammens Højde:



længe denne vedvarer, er nogen Bedring i Forholdene her neppe at vente. Af Befragtningerne nævnes Tyne, Blyth eller Wear til Cronstadt 4/— og 3/9, Coke 6.6. Libau 4/— Memel 4/3, Königsberg 5/6, Neufahrwasser 4/—, Swinemünde 4/2650, 3/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> 2000 t. Stettin 4/6, Rostock 4/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, Horsens 4/3, 1050 t., Aarhus 4/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> 1200 t., Kjøbenhavn 4/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, Malmø 4/—, Norrkøping 4/6 800 t., Stockholm 4/—, Gefle 3/9, Bilbao 5/9 Coke, Lissabon 5/6 og 5/9, Malaga 2000, 7 6, Kurs 48, Barcelona 3400, 8/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, 450 del. Kurs 48 d., Marseilles 2000 t., 5/6, Savona 5/3, Neapel 5/3 (3400 t.), Venedig 6,6 Kml. 8/6 Coke.

Fra Odessa bydes for Juni/Juli Lastning 10/9 til 11/— og fra Sulina 11 6 til 12/— n. c. for Dampere af moderat Størrelse.

Fra Donauen bydes 13/6 til 14/ n. c. for prompt, 15/3 til 15/6 pr. Efteraar, og fra Azoff 12/3 til 12/6 for prompt.

Fra Middelhavet er sluttet: Tunis (2 Pladser) til Firth of Forth 14/6, Esparto Benisaf til Middlesbro 8 6, West Hartlepool 8/6, til Stockton 8/6, til Garston 8/—, Huelva til Rotterdam 8/9, Dunkerque 8/9. — Bilbao til Middlesbro 5/3, Stockton 5/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, Rotterdam 5/9.

Fra Østersøen: Nederkalix til Grimsby 800 stds. 21/— D. B. Skellefteå til Hull 26/— balks. Skonvik til Hull, 380 stds., 20/— Uleåborg til Hartlepool, 400 stds., 22/6 D. B. b. Wiborg til Calais, 450 stds., 31 frs. D. B. Hernøsand til Bristol, 340 stds., 30/— D. B. Cronstadt til Rotterdam 390 stds. 13 fl. D. B. b Luleå til Rotterdam 2300 t. 5/9.

18 Fod. Synsvidden: 5 Kml. for det hvide Lys. 44° 15' 38" N. Br. 13° 7' 45" Ø. Lgd.

**Grækenlands Ø-Kyst.** I Løbet ved *Eripos* er der højest 19 Fods Dybde. Lods findes ikke. Løbet vil blive afmærket.

**Det sorte Hav. Lilleasien.** I *Fatsa Bugt* ere Levningerne af en gammel Bølgebryder fundne midt imellem *Fatsa Rev* og *Pynt Karejik*. Man bør ikke benytte Løbet V. om *Fatsa Rev*. 41° 3' 10" N. Br. 37° 30' Ø. Lgd.

**Egypten. Alexandria.** Den 1ste Juli 1894 vil der gennem det nye *Boghaz Pass* og ind i *Alexandria* Hav i c. 1/2 Kbl. Brede være 27 Fod Vand, Lavvande. Belysningen er fra samme Tid saaledes:

1. To hvide, faste Fyr, lodret for hinanden, vises fra *Mez* høje Fyrtaarn. Fyrene lyse fra N. 66° V. til N. 36° V. Flammens Højde: 122 og 92 Fod. Synsvidden: 10 Kml. Fyrapparat af 6te Orden. 31° 9' 15" N. Br. 29° 51' 10" Ø. Lgd. De gamle Fyr slukkes.
2. To røde, faste Fyr, lodret for hinanden, vises fra *Mez* lave Fyrtaarn, 4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Kbl. N. 45° V. fra *Mez* høje Fyrtaarn. Fyrene lyse fra N. 78° V. til N. 23° V. Flammens Højde: 48 og 28 Fod. Synsvidden: 5 Kml. Fyrapparat af 6te Orden. De gamle Fyr slukkes.

Holdte overet lede Fyrene midt igennem det nye *Boghaz Pass*.

3. En Lystønde, der viser rødt Lys, ligger paa Ø-Siden af det ydre Indløb i det nye *Boghaz Pass*, c. 50 Alen NØ. for den Ø-lige Grænse for det dybe Løb, hvor den sort og hvid tærnede Tønde tidligere laa.
4. En Lystønde, kaldet *Pivot* Tønde, der viser rødt Lys, ligger i Bølgebryderens Forlængelse, 3<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Kbl. fra dens Yderende. Man skal gaa S. om denne Lystønde, og derpaa styre N. 45° Ø. til Ankerpladsen i Yderhavnen.
5. En Lystønde, der viser rødt Lys, paa Ø-Kanten af *Harbour-Bank*. 2 Kbl. S. 71° V. fra Fyret paa Yderenden af Indermolen. Skibe, som skulle ind i Inderhavnen, skulle i Tide bruge Dampfløjten, for at varsko Skibe for Udgaende; disse skulle vente, indtil indgaende Skibe have rundet om Indermolen.

Bestemmelser for Besejling, som gælder Farvandet, betegnet ved de 3 Tremmebaaker ved *Mez*, paa Strækningen fra Fyret paa Bølgebryderen i S. 74° V. til Linien fra *Ras el tin*, *Eunostos Point*, i S. 62° V.

- I. Kun en Damper ad Gangen maa benytte Løbet.
- II. Dampere for Udgaende skulle vige for indgaende Dampere, og dersom de se, at et indgaende Skib er ved at staa ind i Løbet, skulle de vente, indtil det har naaet *Pivot* Tønden.
- III. Indgaende Dampere skulle om Dagen hejse R. I. M. Vent- og bruge Dampfløjten. Om Natten skulle alle Dampere, baade for Indgaende og Udgaende, før de komme til Løbet, afbrænde et Blaalyt.
- IV. Er en udgaende Damper i Løbet, naar en indgaende

gør Signal for at ville staa ind i Løbet, skal den udgaende Damper gøre de ovennævnte Signaler, og den indgaende Damper skal da vente, til den udgaende har passeret *Boghaz* Tønden og er fri af Løbet. Skibe skulle holde sig borte fra Indløbene til Løbet, naar de ikke ville staa gennem det.

V. Ankomne Dampere skulle ankre i Yderhavnen, medmindre de have fast Plads ved Kaj eller Fortøjtønde.

VI. Sejlskibe bære selv Risikoen ved i Løbet at krydse Dampers Kurs.

For udgaende Skibe om Natten kunne vide, om et indgaende Skib er i Løbet eller i Færd med at staa ind i det, oprettes en Signalstation paa Kysten ved *Mez* paa Taarnet, som angiver NØ-Grænsen for Karantæne-Ankerpladsen, og følgende Signaler gives:

To hvide Fyr, lodret for hinanden, eller en sort Ballon, betyde, at Løbet er frit.

To røde Fyr, lodret for hinanden, eller to sorte Balloner, betyde, at et Skib er for Indgaende udenfor eller i Løbet, og et udgaende Skib maa da ikke staa ud forbi *Pivot* Tønden før de to hvide Fyr atter vises.

Advarsel. Skibe, som ville staa gennem Løbet, bør være paa Kurs i Ledelinien, før de komme til et af Indløbene, udenfor hvilke der er rigelig Plads i dybt Vand. Kan Skibet ikke holdes nogenlunde paa støt Kurs, før det er ved et af Indløbene til Løbet, bør det stoppe og dreje Kompasset rundt, for at komme ret i Ledelinien.

Uddybningen fortsættes, og i Slutningen af 1894 ventes der at være 29 Fod gennem det nye *Boghaz* Løb.

**Tunis. Iles de Monastir.** Yderenden af Fiskerodskaberne, som ligge NNØ. for *Iles de Monastir*, er afmærket med to flydende Baaker med Stage og en Palmegren paa Toppen.

Fartøjet, som om Natten ligger ved Yderenden, viser kun en Lanterne.

### Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

**Førene Stater i Nord-Amerika. Tampa Bay. Florida.** En sort Tønde vager Nr. 1 er udlagt ved S-Spidsen af *Egmont Key Shoal* i *Southwest Channel*. Den ligger i 16 Fod Vand, fra *Egmont Key* Fyr i S. 24° V. og fra N-Enden af *Passage Key* i N. 87° V. Man skal gaa S. om Tønden.

### Karantænebestemmelser m. m.

*Rusland.* — Ankommende Skibe skulle forevise Sundhedspas, viseret af den russiske Konsul paa Afgangsstedet, hvorimod der ikke fordres Sundhedspas fra Mellemhavne.

*Tyrkiet.* — Den 10 Dages Karantæne for Skibe fra *Det sorte Hav* mellem *Fatsa* og *Bajfra* er udvidet til at gælde Kyststrækningen til *Sinope*, denne Havn ikke indbefattet.

### Søkort-Archivet.

Paa *Søkort-Archivet* er udkommet:

Kort Nr. 162, **Store-Bælt**. Maalestok, 1:130,000. Pris: 3 Kr.  
Kort Nr. 163, **Store-Bælt mellem Sprogø og Langeland**. Maalestok, 1:40,000. Pris: 3 Kr.

### ABONNEMENTSPRISEN

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

Abonnement modtages St. Annæ Plads 13, St. 11—3 og Holsteinsgade 9, Ø., hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges hos „Adam“, Højbroplads og Tivoli, „Lynet“, Bredgade, hos Avisvælgere i Havnen og flere Steder.

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

### AVERTISEMENTSPRIS:

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

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER FREDAG.

Nr. 42.

Kjøbenhavn, Fredag den 13. Juli 1894.

1. Aarg.

INDHOLD: Stopning af fremmede Skibe i England og Skotland. — Franske Fiskere. — Fra Maracaibo. — Søulykker i Maj Maaned 1894. — Fra Sø og Land. — Nedsættelse i Fiskerfartøjers Afgifter i Hull. — Skibsefterretninger. — Fragtberetninger. — Efterretninger for Søførende.

## AXEL E. AAMODT.

18, Kongens Nytorv 18.

Grundlagt 1857. Telefon 106.

*Specialitet:*  
*Skematiske og tabellariske*  
*Bogtryk-Arbejder.*

Telefon 1268.  
Telegr.-Adr. Nilsson 167.

## Carl Nilsson,

Amaliegade 37,  
Kjøbenhavn K.

Lager af Olier og Maskin-Artikler.

Leverander

til de fleste danske Damp-  
skibsselskaber.

## C. M. Fønnesbech,

Specialforretning i The.

Fine, kraftige Kvaliteter;

Udsalg: Østergade 10. Kjøbenhavn.

## N. Chr. Rønnes

Skibssnedkeri.

— Grundlagt 1834. —

St. Annægade 3.  
Kjøbenhavn C.

## Anders Nielsen,

Fredericiagade 27.

Største Lager

af

☛ Fedevarer. ☛

Den anerkjendte

## Originale Rahtjens Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

Martin Nisson,

Telefon 120.

Nyhavn 53, Kjøbenhavn.

Flensborgs

## Skibsbygning Selskab

udfører

Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kjedler

særdeles hurtigt og billigt.

Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

## Carbolineum. Creosotolie.

Oskar Borch,  
Gothersgade 158.

De af Toldvæsnet  
anbefalede

## Toldblanketter

ere paa Lager  
hos

## S. Friedländer,

14 Ved Stranden.

## Ankere & Kjæder,

Tougværk og alle

Skibs-Inventarier

anbefales fra Lager.

John Forbæch,

St. Annæ Plads 19 & 21.

## A. C. Perchs

Thehandel Eftf.,

A. Rosourus Hansen,

Kronprinsensgade Nr. 5,

grundlagt 1835,

anbefaler ny hjemkommen The  
af udsøgt Ima Kvalitet.

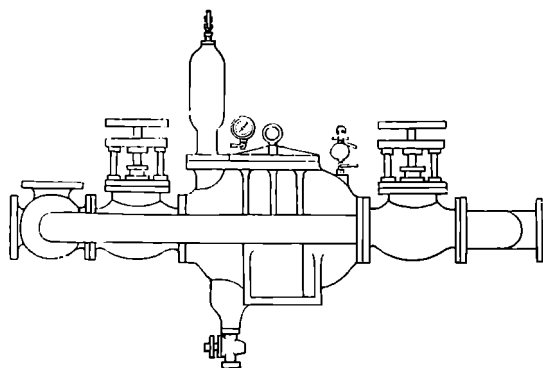
## Cacaopulver,

Kæks, Biscuits, Chocolate,  
Confekt.

Brødr. Tychsens Fabrikslager,  
Lille Kannikestræde 3, Kjøbenhavn K.

## Edmiston's Fødevands-Filter.

Filter for Landkjedler.



Skibs-Filter.

FRED. STIELTJES & Co.,

Bredgade 43, Kjøbenhavn.

## Dækskoste

Dækskoste, 13 Rækker halvstive Piasava	6 Kr.	pr. Dusin.
do. 13 do. fint Piasava ud-		
mærkede Koste til Spulning af Dækket	8	>
Tjærkoste, rene Børster	7	> 50 >
Levanger	7	>
Kosteskaffer	1	>

Alle Sorter Malerpenkler anbefales. Ethvert Rederi samt Damp- og Sejskibsførere vil se deres Fordel ved at købe deres Forbrug af Børstenbinderarbejde direkte hos mig, da jeg fabrikerer det selv. Ingen Specialiteter; som Fagmand udfører jeg alt til Faget henhørende. Telefon Nr. 2625.

HANS PREHN,

Børstenbinder.

Fabrik for Dæks- og Gadekoste.

Vesterbrogade 46.

## H. C. Petersen & Co.,

Udstillingsbygningen, Kjøbenhavn V.

Ludwigsbergs Donkey Pumper,

Pulsometre, Centrifugalpumper,

samt alle Sorter Pumper og Sprøjter

i bedste Konstruktioner

til billige Priser.

## Engelberts originale Olie,

bedste Cylinder-Olie,

leveres til nedsat Pris.

☛ Mod Efterligninger advares. ☛

# Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri, Helsingør,

paatager sig Bygning og Reparationer af Jern- og Staal-, Damp- og Sejlskibe, Dampmaskiner, Kjædler samt Maskinarbejde af enhver Art. — **Terdok**, 320 engelske Fods Længde i Bunden, samt **Patentslip** for Skibe af indtil **750 Tons Egenvægt**.

## „Dansk Søfartstidende“

begyndte den 1. Juli et nyt Kvartal. Bladet bringer Artikler om alle i Forbindelse med Skibsfarten og Fiskeriet staaende Forhold og følger alle Bevægelser paa Søfartens Omraade her hjemme og i Udlandet; det bringer ugentlige Beretninger om Fragtforholdene gennem Meddelelser fra London, Liverpool, Newcastle o/ Tyne, Lübeck, New-York og Kjøbenhavn; det indeholder Søkortarkivets „Efterretninger for Søfarende“.

„Dansk Søfartstidende“ bringer en ugentlig Oversigt over danske Skibes Bevægelser, støttet paa Meddelelser fra de fleste danske Damp- og Sejlskibs-Rederier; endvidere udførlige Meddelelser om Nybygninger, Havarier, Forlis. Det bringer Beretninger om Forhyringsforholdene, maanedlige Meddelelser om Fiskeeksporten og Fiskehandelen, Oversigt over de meteorologiske Forhold m. m. m.

„Dansk Søfartstidende“, Organ for Søfarten og Fiskeriet, fremtræder tillige som Efterretningsorgan for Skibsfarten og bringer gennem sine talrige Forbindelser i Ind- og Udland udførlige og paalidelige Meddelelser om alle Søfartsforhold.

Abonnement for Juli Kvartal 1894 à 1 Kr. 50 Øre foruden Postpenge, tegnes paa alle kgl. Postkontorer og Brevsamlingssteder, i alm. dansk Skibsførerforenings Kontor, St. Annæ Plads 13, K, fra 11—3, i Redaktionen, Holsteinsgade 9, Ø, og hos Fuldmægtig Westrup i det forenede Dampskibsselskabs Skibsinspektion. Dansk Søfartstidende egner sig fortrinligt til Annoncer, der ønskes udbredte i alle Søfatskredse i Ind- og Udland.

Annoncer modtages ovennævnte tre Steder og i Triers Bogtrykkeri, Bredgade 32, K.

### Galle & Jessens

oljefri, rene Poudre

### Cacao uden Sukker

kan særlig anbefales

til Skibsbrug.

### Ny illustreret Katalog

over Amateur-

Fotografi-Apparater.

Budtz Müllers Eftflg.,

Amagerstov 22

(Indgang i Walkendorffgade).

### E. Husted & Co.

Merchants & Ship Brokers,

Newcastle on Tyne.

Telegrams: Husted.

### SABROE'S MAVEBITTER

tilberedt af J. Chr. Sabroe, Randers, prisbelønnet paa de største Udstillinger, udbredt over hele Verden, er kun ægte naar

Firmaet: J. Chr. Sabroe findes i Etiketten og indbrændt i Proppen. Hoveddepot i Kjøbenhavn hos: Herrer K. J. Grønbeck & Co. St. Kongensgade 40.

Patent

### Universal Slippeapparatet,

der er omtalt i Søfartstidende Nr. 40, anbefales til Anbringelse i Skibsbaade. Bestillinger modtages af Opfinderen og Indehaver af Patentet

Jul. Christensen — Hjertensfrydsgade 12 — Kjøbenhavn. K.

### Staaltraadstovværk

i alle Kvaliteter og Konstruktioner for Transmissioner, Hejseværker, Kraner, Tovbaner etc.

Galvaniseret Jern- og Staaltraadstovværk, Galvaniserede Staaltraads Trosser og Kabler samt Liner til Skibsbrug, Lynafledertovværk af Jern og Kobber, Staaltraadsliner til elektriske Buelamper, Transmissions-Tov af Hamp, Manila og Bomuld, Transmissions Tov- og Snoreskiver, Patent-Laase og Patent-Smørelse for Staaltraadstovværk etc. leve. es fra

**KABELFABRIK, LANDSBERG a/W.**

ved Repræsentanten for Danmark

**WM. GOTTSCHALCH**

Niels Juelsgade Nr. 1,

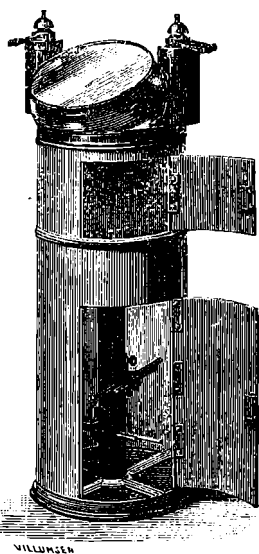
Kjøbenhavn K

## Ny Carlsberg Øl

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

Bryggeriets Aflapningsanstalt: Pileallé 5.  
Depot: Toldbodgade 14.

### Cornelius Knudsens Etabl.,



- 37. Kjøbmagergade Kjøbenhavn.
- Patent Multiplicator, Kompasser,
- Sprit- og Baadskompasser,
- Patent Tidsglas. Saltmaalere.
- Sextanter og Oktanter.
- Kaptein Rungs
- Universal-Bathometer.
- Logge og Loddemaskiner.
- Dybhavsthermometre med Vendeapparat.
- Barometre, Thermometre, Manometre.
- Indicatorer. Tegnebestikker.
- Parallellinealer.
- Marinekikkerter.
- Complete Dykkerdragter
- Premierlojtnant Clausens
- Patent Universal Deflektor.
- Reparationer udføres med Omhu.

**Kjøb, Salg og Nybygning af Sejl- og Dampskibe, Uddybningsmateriel, Transportpramme, Bugser- og Petroleumsaade**

besørges fordelagtigt af

**Ingeniør Andr. Vang, Kjøbenhavn.**

## Stopning af fremmede Skibe i England og Skotland.

Hr. Redaktør!

Tillad mig gennem Deres ærede Blad at henlede Offentlighedens Opmærksomhed paa et af de mest brutale og hensynsløse Overgreb paa fremmet Ejendom, som vistnok endnu er foretaget af nogen Nation overfor en Anden.

Jeg sigter til den Standsning af Skibe, der nu foretages i engelske og skotske Havne af Board of Trades Inspektører under Paaskud af at disse ere for dybt lastede. Denne Standsning foretages paa følgende Maade: Naar Skibene ligge lastede, klar til at afgaa, kommer en saadan Inspektør fra Board of Trade først til Syne og beordrer Skibet til at stoppe og opløse en Del af dets allerede indtagne Ladning.

Det nytter kun lidet at Kaptajn og Styrmand paabe- raabe sig at Skibene ere fuldt ud sødygtige, at de i flere Aar, ja siden deres Bygning, altid har sejlet med samme Kvantum Ladning, samt at Skibet er langt mindre sødygtigt, naar der opløses en større Del af Ladningen midt i Rummet og saaledes umuligt at stuve eller fastholde i Søen.

Intet hjælper, disse Inspektører have Arrangement med Toldembedsmændene, Dock Kompagnierne etc., at standse Skibene, saasomt de give Meddelelse, og ikke nok hermed, men Kaptajnen eller Skibet belaster man desuden med en meget betydelig Afgift til Board of Trades Inspektør for hans Ulejlighed.

Man maa uvilkaarlig spørge: Er dette dog ogsaa muligt? Lever man virkelig endnu i en saa barbarisk Tidsalder, at den ene Nation angriber den andens Ejendomsret paa en saa hensynsløs Maade, og hvorfor skrives der ikke ind derimod.

Nej! Sagen er den, man har i England forstaaet at svøbe sig i Humanitetens Kaabe, medens det i Virkeligheden kun er for at beskytte sin egen Skibsfart. Man paaberaaber sig, at det er for at ikke Skibe ved at være for dybt lastede skulle udsætte Søfolkenes Liv for Fare. Hvor taabeligt et saadan Paafund er, faar man bedst en Forstaaelse af, naar man erfarer, at der i det mindste i de sidste 20 Aar ikke er savnet et eneste Dampskib uden at man ved, hvorledes Forliset er sket og i intet Tilfælde er dette foraarsaget ved Overbelastning eller Usødygtighed ved Afgang fra Havnen.

Hvilket Ophold, Tab, Udgifter der opstaar, foruden den Risiko, der er ved at Skibet fremkommer med fejl Konnossement, vil nedenstaaende Kalcule udvise, beregnet

for et 1500 Tons Dampskibs Ladning, hvoraf Board of Trades Inspektør fremtvinger en Opløsning af 200 Tons.

Ophold 1 Døgn ved Losning . . . . .	£ 20— 0—0
Opløsningsomkostninger 8 d. pr. Ton. . . . .	» 6—13—4
Leje af Plads, Lægter eller Jernbanevogne for de opløssede 200 Tons c. 2/6. . . . .	» 25— 0—0
Forringelse af f. Eks. Kul ved igen at opløses 1/6 pr. Ton. . . . .	» 15— 0—0
Fragt af 200 Tons c. 5/— pr. Ton . . . . .	» 50— 0—0
Board of Trades Inspektørs Regning . . . . .	» 10— 0—0

£ 126—13—4

eller c. (18.10) Kr.: 2.292.66

Naar man ved, hvor vanskeligt det er blot at opnaa det mest tarvelige Udbytte af Skibsfarten, vil man forstaa, hvilken Ødelæggelse derved foraarsages Rederierne af de Skibe, hvem en saadan Tvangsopløsning regelmæssig træffer. Hvis dette nu var ens for alle Redere og alle Nationers Skibe, ja saa vilde Forholdene reguleres af sig selv, men dette er langt fra Tilfældet. Det er enkelte specielle Typer, som man har brændemærket, og vel netop de Dampskibstyper, som af erfarne Søfolk med Rette anses for de mest sødygtige; ligesom dette selvfølgelig vil blive taget i Betragtning ved Konstruktionen, Størrelsen etc. af de Skibe, som bygges i Fremtiden.

Vil man nu spørge: er der da ingen Mulighed for at standse et saa brutalt Overgreb fra en enkelt Nations Side, saa maa Svaret vel nærmest blive, at de forskellige Regeringer forventelig vil gøre saa alvorlige Indstillinger til den engelske Regering, at denne Fremgangsmaade standses, eller der i modsat Fald tages Represalier i andre Lande overfor engelske Skibe, ligesom Rederierne have en Ret og vel nærmest en Pligt til at frigøre sig for den Overhøjhed ved Klassificeringen af Skibe, som man i saa rigeligt Maal, navnlig i de senere Aar, har tilstedet den engelske Nation.

Kan man ikke i Skandinavien og Tyskland blive enige om at danne et fælles Klassifications Institut, saa har man fransk Veritas, hvis Klasse byder selv samme Fordele som engelsk Lloyd. At man ikke bør gaa til en Nation, der behandler andre saa hensynsløst, med Forretninger, der kan udføres af andre, burde være en Selvfølge.

Kjøbenhavn d. 4. Juli 1894.

Alfred Christensen.

## Franske Fiskere.

I »Le Petit Journal« læses følgende Skildring af de Lidelser, som franske Fiskere, der transporteres mellem Saint-Molo og Terre-Neuve med Banken her som Maal, maa udstaa.

Den 24de Marts forlode »Olbia« og »Charles-Martel« samtidig Havnen i Saint-Molo, bestemte til Saint-Pierre og Miquelon; det første havde 1,379, det andet 1,584 bretagniske

Sømænd ombord, der skulde paa Kabliaufiskeri. Skibene sejlede ud af Havnen i straalende Vejr, idet den store Menneskemængde, der var samlet paa Molerne og Voldene, ledsagede vore brave Sømænd med gode Ønsker og Leveraab.

Den 6te April meldte Telegrammer fra Azorerne, at Charles-Martel maatte gøre Ophold dér af Mangel paa Levnetsmidler. Denne Efterretning vakte umaadelig Opsigt

blandt Kyst-Befolkningen hjemme, og man gennemtænkte allerede de Lidelser, som de stakkels Passagerer havde maattet gennemgaa. Samme Dag meldte nye Telegrammer, at Olbia, efter at være grundstødt og have lidt alvorlige Havarier, endelig var ankommen til Saint-Pierre, ogsaa manglende Levnetsmidler. Det er umuligt at beskrive den Indignation, som disse Efterretninger fremkaldte i Hjemmet, og som særlig vendte sig mod Rederne. Charles-Martel ankom først til Saint-Pierre den 16de April, og gennem det derværende Blad l'Egalité modtog man nærmere Efterretninger om Skibene.

Hvad angaar Olbia foreligger der Forklaringer fra to Sider: for det første Passagererne, der beklage sig over i de sidste fem Dage af Rejsen at have lidt meget af Sult og at have manglet Brød, hvilket fremkaldte Opsætsighed og Plyndring; for det andet Kaptajnen, der foregiver, at Levnetsmidlerne vare tilstrækkelige, men at Søen, der under et voldsomt Uvejr skyllede hen over Dækket, havde borttaget 30 Tdr. Mel og ligesaa mange Fade Vin; dertil kom, at Brødforsyningen var bleven plyndret og 800 Kilos Brød satte overstyr. — Man maa her lægge Mærke til den forbavsende Omstændighed, at Kaptajnen, skønt han ikke har rigeligt med Levnetsmidler, anbringer denne Reservebeholdning paa Dækket, altsaa paa det mest udsatte Sted paa Skibet.

Efterretningerne om Charles-Martel ere dog langt alvorligere. Charles-Martel er et Dampskib paa 115 Meters Længde; det gik fra Saint-Molo 24de Marts Kl. 8 Morgen og havde straks efter meget slet Vejr, der endogsaa forhindrede Bagerne i at bage Brødet. To Dage efter Afrejsen bleve Passagererne til 60 Fr. satte paa Ration og den 2den April formindskede man Rationen, der til Morgen bestod af Brændevin og Kaffe — uden Biscuits! — Man fik nu hurtigt den stigende Ophidselse at føle og fra 2den—5te April forefaldt der frygtelige Scener ombord, som vi ville gaa let hen over; Fiskerne omringede Iste Klasses Salon og truede de Redere, der vare med som Passagerer, med at kaste dem i Vandet eller Dampkedlen, saa at de maatte barrikadere sig i deres Kabytter. Kaptajnen, en ældre og erfaren Mand, kunde intet udrette, og da det daarlige Vejr vedvarede og man ikke bestemte vidste, hvor længe Rejsen endnu kunde vare, tog han det Parti at gaa 600 Mil tilbage og gaa i Land paa Øen Foyal (Azorerne). Der provianterede man paany i 5 Dage, bl. a. med 5,000 Kilo Brød og Biscuits, hvorefter man igen stod til Søs.

Om Olbia meddeles endvidere, at det kom til Saint-Pierre 6te April. Passagererne paa 3die Plads havde, lige fra de kom ombord, beklaget sig over utilstrækkelig Føde; i de sidste fem Dage havde de lidt frygteligt herunder; til 10 Mand havde der kun været 8 Kartofler og lidt Kaffe daglig, og disse Kartofler vare endda med som Fragt og vare altsaa ikke Skibets Ejendom. Ombord var ialt 1,452 Mand, og det viste sig, at at man kun havde Levnetsmidler til 800 Passagerer i 10 Dage. Kaptajnen maa, forinden Udrustningen af Skibet, have faaet fejlagtig Underretning om Passagerernes Antal, men dette er rigtignok ikke til at forstaa! Hvis man havde havt Dyr med som Fragt i Stedet for Mennesker, havde man sikkert sørget for tilstrækkelige Levnetsmidler af Frygt for at se dem dø! Det maa haabes, at disse Klager maa blive grundigt undersøgte og at de Skyldige maa blive dragne til Ansvar. Man har ikke Ret til at spekulere, naar Indsatsen er 1,500 Menneskers Hælbred, ja maaske Liv. Man fortæller, at der ombord har været ligefrem Oprør og de ulykkelige Passagerer bemægtigede sig Kartofler, der vare med som Fragt, men hvilken Domstol vil vel nogen Sinde dømme dem herfor, thi det var en Kamp for Livet. Man spørger sig selv med Rædsel, hvad der vilde være sket, hvis Rejsen havde varet nogle Dage længere, hvis f. Eks. Skibet havde mødt Ishindringer? Hvor manges Død vilde da ikke Olbias Redere have havt paa deres Samvittighed.

Kan man forstaa — bemærker »Petit Journal« til disse Skildringer — at der i et Land som vort ikke findes en In-

stitution, der paasér, at disse Transport-Entreprenører, der paatage sig Omsorgen for 3,000 Mennesker, i det mindste have de Levnetsmidler, der ere nødvendige for at disse Mennesker ikke skulle dø af Sult. Og hvis disse Dampskibe eller et af dem gik tabt, vilde det ikke alene være Elendighed og Ruin for disse stakkels Menneskers Efterladte, men det vilde ødelægge denne Del af vort Fiskeri for et Tidsrum af 15—20 Aar og det vilde berøve vor Marine nogle af deres bedste Kræfter. Tidligere, for 5—6 Aar siden, var Risikoen ved disse Rejser delt. Hvert Fiskerfartøj havde Udrustning til 5, 6 eller 10 Skonnerter, det vil sige til højst 150 Mand. Der var ingen Fare for Mangel paa Levnetsmidler, thi Hovedskibet var nødt til at medføre, foruden det nødvendige til Passagererne, til hele sit Fiskerdistrikt, og man havde altid tilstrækkelig Reserve. Nu have Dampskibene erstattet Sejlskibene, men da de kun undtagelsesvis transportere Passagerer, vilde de, hvis de tog rigeligere Levnetsmidler med, end de behøve, risikere at de ødelægdes, naar de kom ned i de varme Have; de toge kun det strengt nødvendige med, for at faa den størst mulige Fordel ud deraf.

Men burde Administrationen ikke ordne disse skandaløse Forhold. Disse Søfolk ere jo udsatte for utallige Farer, saa man behøver ikke dertil at føje Udsigten til at dø af Sult. Skylder Staten dem ikke Hjælp og Beskyttelse?

I alle Fiskerlejerne undertegnes nu Adresser til Republikens Præsident, for at bede ham om Regeringens Indgriben. Rederne andrage ogsaa herom; disse Adresser udtrykke Ønsker, der deles af alle, undtagen naturligvis de omtalte Transport-Entreprenører. Man ønsker: 1) at hvert Skib højst maa transportere 500 Passagerer; 2) at der i hver af de paagældende Havne oprettes en Kommission, der paasér, at hvert Skib er provianteret med mindst det dobbelte af dets sandsynlige Forbrug.

Ingen Sag er mere retfærdig end disse brave Søfolks! Ulykkerne, der have fundet Sted i Aar, maa gøre en Ende paa denne uforsvarlige Transport af disse Regimenter af Fiskere, der ere sammenstuede som Sild i usunde og utilstrækkelig store Skibe. I Frankrig maa der altid en Katastrofe til for at aabne Øjnene paa Administrationen. Den sidste Tids frygtelige Dramaer, ville derfor neppe gentage sig.

## Fra Maracaibo.

Paa Grund af et ualmindelig langt Ophold i Maracaibo denne Gang, finder jeg mig foranlediget til at offentliggøre Grundene dertil, som jeg beder Dem oplage i Deres ærede Blad.

Den 3die Oktober f. A. gik »Elben« ud, bestemt fra Hamburg til Maracaibo med Stykgods, og efter 61 Dages Rejse ankom vi til San Carlos, hvor Skibe almindelig stopper, og hvor Sundhedspasset forevises. Ved min Afgang fra Hamburg forekom dér enkelte Tilfælde af Kolera, og paa Sundhedspasset var tilført: singel cases of cholera ore occurring. Skibet blev desaaarsag lagt i Karantæne og fik først efter 33 Dages Forløb fri Praktika.

Førrige Rejse kom jeg ligeledes fra Hamburg med samme Paategning paa Sundhedspasset, og da slap jeg med 48 Timers Karantæne.

Med den danske Konsuls Bistand forhørte jeg mig hos en Advokat angaaende Karantæne-Forordningen, og denne lød efter hans Udsagn paa 21 Dage i allerværste Tilfælde; jeg nedlagde da med Kosulens og Advokatens Bistand Protest mod Sundhedskommissionens Fremfærd og forlangte en Erstatning af £ 50.

Efter en Uges Forløb blev Protesten os tilbagesendt med det Svar, at Ingen havde Lov til at protestere mod, hvad Sundhedskommissionen fandt for godt til Byens Bedste; hvad den bestemte maatte adlydes; vi maatte endda være glade ved, at Skibet var af fremmed Nationalitet og vi som Følge deraf ukendt med Lovene, ellers var vi bleven idømt en større Mulkt.

En anden Anledning til det lange Ophold skyldes hovedsagelig den indre Barre (Tablazzo) hvor der med almindelig Vandstand kun er  $10\frac{1}{2}$ — $10\frac{3}{4}$  Fod ved Højvande, og da mit Skib »Cathrine« laa 11 Fod med en fuld Ladning Boxwood, maatte det losse 30 Tons à 8 frcs. pr. Ton og laa endda 5 Dage paa Barren inden vi fik det heven over i Ankerkættingen, udbragt paa Tamp.

For at lette maa der søges Tilladelse hos de højere Autoriteter; man kan dog ogsaa blive bugseret over, naar ellers Bugserbaaden er i Orden, for en Pris af 10—15 £.

Hvad der saa tilsidst forværrede Opholdet var, at da Skibet kom ned til San Carlo den 10de Marts og skulde gaa til Søs, viste det sig, at de smaa Bugserbaade ikke vare i Stand til at slæbe Skibet ud over Barren, naar Vinden var imod. Den rigtige Bugserbaad var ubrugelig; en anden var rigtignok bestilt i Amerika og havde været det siden i Fjor Sommer, men hvornaar kommer den?

Uden Bugserbaad kommer man vanskelig til Søs, da Passaten blæser omtrent lige ind hele Dagen og sætter høj Sø; man skal helst ud om Morgenen med Højvande, da har Søen lagt sig og Vinden er da mere østlig saa at Skraasejlene kan hjælpe til under Bugseringen.

Efter 19 Dages Forløb slap jeg endelig ud over Barren; den lille Bugserbaad, som jeg fik, blev ubrugelig; hvorfor jeg selv maatte krydse ud. Dette er saa meget kedeligere som man ved Udklareringen i Maracaibo maa erlægge 1 Peso (4 francs) pr. Venezuela-Register Tons for Bugsering og Lods til Søs. Dette blev for mit lille Skib ca. 27 £.

Under et saa uventet langt Ophold, bliver Provianten almindelig knap til Hjemreisen, og man kan selv til en uhørt høj Pris vanskelig erholde saadan. Som Eksempel skal anføres: 100 Pd. Brød 72 frcs., 200 Pd. Mel 72 frcs. Salt Kød og Flæsk kan med stort Besvær faas fra Curacao, Maling, Olie, Petroleum o. s. v. er umaadelig dyrt. Derimod er Prisen paa fersk Kød og Fisk meget rimelig.

Vor danske Konsul, Hr. Witzki, er en meget flink Mand, der altid beredvillig hjælper Kaptejnerne til Rette og søger i alle Maader at varetage Skibenes Interesser.

Maracaibo er endnu et af de Steder, hvor letgaaende Skibe kan finde lønnende Fragter; men naar man skal blive opholdt der saa længe som foran anført og af saadanne Grunde, bliver Resultatet kun maadeligt.

Sønderho, Fanø, den 2den Juli 1894.

L. F. Brinck.

## Søulykker i Maj Maaned 1894.

(Efter Meddelelse fra Bureau Veritas).

### Sejlskibe.

10 amerikanske, 1 østerrigsk, 1 belgisk, 15 britiske, 1

chilesisk, 2 danske, 2 hollandske, 6 franske, 2 tyske, 1 græsk, 1 italiensk, 8 norske, 1 russisk, 1 spansk og 2 svensk, ialt 54.

### Dampskibe.

1 amerikansk, 7 britiske, 1 fransk, 1 tysk, 1 italiensk, 1 japanesisk, 1 norsk og 1 spansk, ialt 14.

### Aarsager til Forlisene.

#### Sejlskibe.

Stranding 21, Kollision 7, Ild 2, Sunkne 5, Forladte 5, Kondemnation 9, Savnede 5, ialt 54

#### Dampskibe.

Stranding 9, Kollision 1, Ild 2, Sunkne 2 ialt 14.

## Fra Sø og Land.

Udenrigsministeriet den 4de Juli 1894.

Samtidig med at det svenske Kommers Kollegium har erklæret hele Rusland (ikke Finland) med Undtagelse af Guvernementerne Estland, Livland og Kurland for kolera-smittet fra og med den 30te f. M., har det forordnet at foruden Observations- og Karantæneanstalten ved Kansø tillige Observations- og Karantæneanstalten ved Øen Fejan i Nærheden af Furusund i Stockholms Skjærgaard samt Observationsanstalterne ved Bredevik ud for Umeå, ved Juniskaran ud for Sundsvall, ved Harøn i Nærheden af Sandhamn i Stockholms Skjærgaard, ved Arkø i Østergötlands Skjærgaard og ved Vestra Hanstholm i Karlskrona Skjærgaard skulle træde i Virksomhed.

Hvilket herved bringes til offentlig Kundskab.

Det kgl. Konsulat i Libau tilskriver Udenrigsministeriet saaledes:

Da det i den senere Tid ofte er forekommet at Dampbaade, som antage Kulfragter hertil, formene at have lastet mere end Konnossementet udviser, kan det kun tilraades at Kaptajnen ved Certepartiets Afslutning betinger sig Vægten mod Forevisning af de originale Grubeattester, eftersom en Kontrol her af Toldvæsenet ved Losningen sjælden fører til det forventede Resultat.

I disse Dage er en Forordning, som hidtil ikke har været overholdt paa Grund af Libau's i de senere Decennier stærkt forandrede Forhold, forlangt udført i al sin Strængthed, nemlig, at Sejlskibe ikke maa koge ombord, da dette med det forhaandenværende Kogehus, vil komme et Forbud mod varm Mad og Drikke temmelig nær, har Konsulatet henvendt sig til Tolddirektøren og Børskommitéen, og har Tolddirektøren stillet en Udsættelse af Forbudet i Udsigt; mod Løfte om Afhjælp foreløbig har Konsulatet udvirket Tilladelse for de herliggende danske Sejlskibe at koge til Middag.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab har købt Skruedampskibet »Johan Siene«.

Skruedampskibet »Ægir« af Kjøbenhavn er solgt til Entreprenør Kirk, Harboøre.

Den anden Damper fra Sydamerika af Det Hamborgske Dampskibsselskabs nye Linie paa Kjøbenhavn, »Pctropolis«, ankom hertil i forrige Uge og lossede ligesom »Lissabon« sin Last ved Korn tørringsmagasinet.

Et Reuter-Telegram, dateret San Francisco 3die Juli, melder, at et Dampskib fra Sitka, Alaska, bringer Under-

retning om, at 17 Mand af Valfangeren »James Allen's« Besætning ere ankomne. Skibet var strandet paa Alaskas Vestkyst; Mændene havde lidt den frygteligste Nød, de havde endog maattet spise deres døde Kammeraters Lig. Fire af Mandskabet vare druknede, to døde af Sult, og femten savnedes.

Antallet og Drægtigheden af britiske Skibe, om hvis Forlis der i Juni Maaned er kommet Melding til »Board of Trade«, samt Antallet af omkomne beløber sig til: Sejlskibe 35, Drægtighed 9,078, omkomne 69; Dampskibe 19, Drægtighed 25,170, omkomne 0. Ovenstaaende Liste gælder kun de i Juni Maaned modtagne Anmeldelser, af hvilke flere referere sig til Søulykker, der have fundet Sted i de foregaaende Maaned. De Tilfælde hvor Skibene ikke ere totalt forliste, og derhenhørende Tab af Mennesker ere ikke medregnede.

Synsprøver i England. Følgende Bekendtgørelse er bleven udstedt af »Board of Trade«: »Fra og med den 1ste September 1894 maa alle, der ønske at indstille sig til Eksamen i Navigation og Sømandsskab, underkaste sig tre nye Synsprøver.

(1) Den første, Formprøven, viser om Vedkommendes Syn er godt eller daarligt; (2) den anden, Farveadskillelsesprøven, om han kan skelne Farverne rigtig; (3) den tredje, Farve-Benævnelsesprøven, om han kan benævne Farverne rigtig. Disse Prøver skulle træde i Stedet for de nuværende. De der falde igennem ved den 1ste eller 3die Prøve, kunne efter tre Maaneders Forløb paany indstille sig, hvorimod de, som ikke bestaa den 2den Prøve, ikke kunne indstille sig igen. Det staar imidlertid enhver, der ikke har bestaaet 2den Prøve, frit for at henvende sig til »Board of Trade«, som, hvis den finder der er Anledning dertil, kan henvise det paagældende Tilfælde til speciel Afgørelse.

Enhver, der gør eller agter at gøre Tjeneste i Handelsflaaden, kan blive prøvet mod Erklæggelsen af 1 shilling Ansøgninger herom maa indsendes til et Handeisskibsfart-Kontor. Alle Drenge og andre, der ville gaa til Søs, skulle først underkastes en Prøve, da Farveblindhed vil hindre dem i at opnaa Skipperbevis«.

Franskmanden M. Favé har konstrueret et sindrigt Instrument, der angiver Ebbe og Flod, d. v. s. den vokslende Højde af Vandspejlet over en som Norm antagen Grundflade. Favé's Apparat beror ligesom Aneroid-Barometret paa det Princip, at en med Luft fyldt Fjeder bliver sammentrykket ved et stærkere ydre Tryk, og naar dette ophører, da alter udvider sig. Om dette Tryk frembringes af Vand eller Luft, har selvfølgelig samme Virkning. Instrumentet er indesluttet vandtæt i en Kapsel og staar kun i Forbindelse med Vandet ved et udefter førende Rør, der opfanger Trykket og befordrer det videre til det indre af Apparatet.

De hule Fjedre er ved Tandhjul etc. satte i Forbindelse med en Skrivestift, der paa en roterende Zifferskive angiver Flodens Højde i Centimeter. Instrumentet kan gøres særlig følsomt ved, at den Del af dette, der modtager Trykket, bestaar af en med Luft fyldt Kantschukballon. De Forsøg, som Opfinderen har anstillet i Havnen ved Brest i en Dybde af 150 Meter, skal have givet meget interessante Resultater, i Særdeleshed hvad angaar Springflod saa vel som Jagttagelser af Fuldmaanens Indflydelse og de Forstyrrelser, der foraarsages ved Maanens forskellige Stillinger til Jorden.

Den store engelske Arbejderkommission har af givet sin femte og sidste Beretning for en 14 Dages Tid siden. Den fylder to tykke Bind. Blandt de Spørgsmaal, Kommissionen har underkastet en særlig Behandling, ere Spørgsmaalene om Landarbejdernes og om Sømandenes Arbejdsvilkaar. Med Hensyn til disse sidste bemærker Kommissionen, at »Crimping« (uhæderlig Forhyringsvirksomhed), stadig trives frodigt til Trods for Loven og den erklærer det derfor for

ønskeligt, at Reglerne i »The Merchant Shipping Act, 1854« forandres derhen, at det udtrykkelig erklæredes for lovligt for enhver retsindig Organisation, være sig af Redere eller Søfolk, der er anerkendt som saadan af Board of Trade, at virke som Forhyringsagentur.

Den ny Tower-Bro over Themsen aabnedes for Færdslen d. 30. Juni under stor Højtidelighed. Broen bestaar af 3 Dele, af hvilke den midterste, der befinder sig mellem to umaadelige Piller, kan aabnes ligesom vor Knippelsbro, medens de to Yderdele af Broen ere Hængebroer. Ovenover den Del af Broen, der kan aabnes, gaar der i en Højde af 140 eng. Fod over Højvande (altsaa saa høit oppe, at de to Broklapper kunne staa oprejst derunder) en dobbelt, fast Bro for Fodgængere, hvilken tillige bærer de Tove, der forene de to Piller.

For Øjeblikket tager det to Minutter at aabne Broen, men Aabningen kan, om det skal være, foretages i Løbet af halvanden Minut.

For at Folk, medens den almindelige Bro er oppe, kan komme op til den faste Bro ovenover, er der i begge Pillerne — foruden 200 Trin — tillige Elevatorer, der kunne tage 25 Personer ad Gangen, og gaa op i halvanden Minut.

Den almindelige Bro er bekvem at passere, idet den paa Sydsiden kun hæver sig 1 Fod paa 40 og paa Nordsiden næsten er plan. (London-bridge hæver sig henholdsvis 1 Fod paa 27 og 1 paa 21.)

I en udgiven Beskrivelse over Broen fortælles der samtidig forskelligt om Londons andre Broer; bl. a. dette, at indtil 1729 var London-bridge den eneste Bro, London havde, i det nævnte Aar fik den Selskab af Putney-bridge. Til Gengæld er London-bridge saa gammel, at dens ældste Historic gemmer sig i Mørket. Dog haves der Beretning om, at en Træbro paa dens Plads blev skyllet bort af en Stormflod 1091, at en ny Træbro brændte i 1136, og at der i 1209 var bygget en Stenbro, der senere blev overbygget med Huse og eksisterede indtil 1758. Den nu eksisterende London-bridge blev bygget 1824 og aabnet 1831.

Ifølge Indberetning fra den Kgl. General-Konsul i Hull er en dansk Sømand P. Hansen, 46 Aar gammel, som den 17de Januar d. A. havde forhyret sig som Fyrbøder med Dampskibet »Apollo« af Hull, druknet med bemeldte Skib den 16de Februar d. A.

Da den Afdødes Familie og Hjemsted ere ubekendte skal man herved opfordre Enhver, der maatte kunne give Oplysning herom, til at henvende sig desangaaende til undertegnede Ministerium.

Udenrigsministeriet, den 6te Juli 1894.

Skibsmaalingspørgsmaalet har nu fundet sin Afgørelse i Sverrig, idet de engelske Maaleregler ere blevne indførte.

Ifølge Meddelelse til os fra Præstø Amt er til Amtets 3. Forstrandsdistrikt indbjerget en i aaben Sø bjerget Jolle med Mast og Spryd, 11½' lang, 4½' bred, de tre øverste Bord grønmaalede, samt 2 Aarer og 2 Sejl, alt uden Mærke. Bjeren opfordres til at anmelde og legitimere sig for Amtet inden Aar og Dag.

#### Fra Frederikshavn skriver vor Korrespondent den 10de Juli:

I Søndags Eftermiddags indkom det tyske Damp-Trawlfartøj »Toni«, Captain Sairen af Geestemünde med den danske Skonnert »Mary«, Captain Lydom af Sønderho paa Slæb. Skibene havde kollideret Lørdag Aften Kl. 8 i Nordsøen og havde derved erholdt temmelig betydelige Beskadigelser, Skonnerten havde mistet Bogsprydet og noget af Forriggen, faaet Stævnen knust og Dækket forskubbet samt var tillige bleven noget læk, den skal repareres her, og maa af den Grund losse noget af Lasten. Dampskibet fik en mægtig Bule

i Skroget, Bagbords-Vantet revet over, Kommandobroen knust, hvorved Skibets 2 Kompasser bleve ødelagte samt knækket Trawlbommen. Damperen, der gik med 9 Mils Fart, vilde passere foran for den bidevindiggende Skonnert, hvilket nok ikke er tilladt efter Søfartsreglerne, saa Skylden for Uheldet falder vel paa den. Skonnerten var paa Rejse fra Geestemünde til Kronstadt med Kokes, Trawldampere havde afsat sin Fisk i England og var paa Vej til Fangstpladserne.

Solgte Fiskekuttere. I de sidste Dage ere to her hjemmehørende Fiskekuttere afhændede til Sverrig. Kutteren »Norden« er af Skpr. Christensen solgt til Skpr. Pettersson af Styrso-Tangen for 3400 Kr. og Kutter »Enigheden« er af Skpr. Th. Olsen-Brun solgt til Skpr. W. Friberg af Styrso-Tangen for 4000 Kr. Begge Kutterne hore til vore mindre og ældre Fiskefartøjer, Besætningerne have vistnok ogsaa kun skilt sig af med dem for at kunne anskaffe større og bedre Fartøjer.

## Nedsættelse i Fiskerfartøjers Afgifter i Hull.

Det kgl. General Konsulat i Hull tilskrives d. 2. ds. Udenrigsministeriet saaledes:

Herved har jeg den Ære at indberette, at en Nedsættelse i Fiskerfartøjers Afgifter i Hull ifølge Bekendtgørelse fra Ejerne af Dokkerne »North Eastern Railway Company« finder Sted fra den 1ste August d. A.

Hidindtil har Afgiften været:

For Sejlfiskerfartøjer 2 d. pr. Reg. Ton.

For Dampfiskerfartøjer 3 d. pr. Reg. Ton, men desforuden Bolværkspenge (Wharfage) 2 d. pr. cwt. og for Torsk 3 d. pr. Snes.

Fra ovennævnte Dato at regne bliver Dokafgiften ansat til 2 d. pr. Reg. Ton for Sejlfartøjer og 4 d. pr. Reg. Ton for Dampfartøjer, hvorimod Afgiften for Bolværkspenge helt bortfalder.

For en almindelig Damptrawler beløber den nuværende Dokafgift sig til c. 13/6 for hver Rejse, medens Wharfage Omkostningerne kunne gaa op til c. Lst. 2. Da Skibene gøre hyppige Rejser, c. 10 à 14 Dage, vil det ses, at Nedsættelsen er af ikke ringe Betydning.

For Grimsby's Vedkommende er der imidlertid af Dokejerne, »Manchester Scheffield og Lincolnshire Railway Co.« bleven udstedt en Bekendtgørelse om, at Afgiften for Fiskerfartøjer, som hidtil har været kun 7/6 pr. Skib for hver Rejse uden Bolværkspenge, fra 1ste August d. A. er ansat til 2 d. pr. Reg. Ton for Sejlfiskerfartøjer og 3 d. pr. Reg. Ton for Dampfiskerfartøjer, ligeledes uden Wharfage for Fangsten.

## Skibsefterretninger.

### Dampskibe.

#### Det forenede Dampskibsselskab.

Alexander III, Rabe, ankom 9. Juli til Antwerpen, bestemt til Kbhvn. og St. Petersborg. — A. N. Hansen, Thidemann, ankom 10. Juli til La Goulette, bestemt til Tunis, Piræus, Smyrna, Saloniki, Constantinopel, Sebastopol og Odessa. — Antwerpen, Caroc, passerede Dover 7. Juli, bestemt til Antwerpen, Kbhvn. og St. Petersborg. — Baron Stjernblad, Michelsen, passerede Gibraltar 9. Juli, bestemt til Lissabon, Göteborg, Kbhvn. og St. Petersborg. — Chr. Broberg, Gøtsche, passerede Quessant Creach 7. Juli, bestemt til Barcelona, Marseille, Genua, Livorno, Neapel og Sicilien. — Dagmar Hansen, afgik 3. Juli fra Catania bestemt til Kbhvn. og Gølle. — Douro, Brabrand, ankom 10. Juli til Memel, bestemt til Kbhvn. Lissabon og Oporto. — Georgios I., Rohde, ankom 2. Juli til Batoum, bestemt til Novorossisk, Sebastopol og Odessa. — J. C. Jacobsen, Béch, afgik 10. Juli fra Dartmouth bestemt til Barcelona. — Kiew, Rasmussen, ankom 5. Juli til Kbhvn. bestemt til Stettin. — Kursk, Staal, ankom 5. Juli, til Havre, bestemt til Kbhvn. og St. Petersborg. — Leopold II, Jespersen, passerede Quessant Creach 10. Juli, bestemt til Algier, Tunis, Piræus, Constantinopel, Samsoun, Trebizonde og Odessa. — L. P. Holmblad, Ingerslev, ankom 2. Juli til St.

Petersborg, bestemt til Kbhvn., Antwerpen og Sortehavet. — Vesta, Corfitzon, afgik 11. Juli fra Kbhvn., bestemt til Hangø. — O. B. Suhr, Koch, ankom 10. Juli til Raumo bestemt til Malaga og Tarragona. — Omsk, Kihl, ankom 11. Juli til Kbhvn. bestemt til St. Petersborg. — Tejo, Fenger, ankom 7. Juli til Bordeaux, bestemt til La Rochelle og Kbhvn. — Tomsk, Petersen, ankom 6. Juli til Antwerpen, bestemt til Algier, Tunis, Piræus, Smyrna, Saloniki og Odessa. — Vesuv, Gade, ankom 6. Juli til Wiborg, bestemt til Kbhvn., Valencia, Barcelona, Marseille og Italien. — Viking, Jørgensen, ankom 2. Juli til St. Petersborg, bestemt til Kbhvn., Bordeaux og La Rochelle.

Constantin, Fenger, afgik 11. Juli fra Newcastle bestemt til Kjøbenhavn. — Esbern Snare, Holm, afgik 10. Juli fra Newcastle bestemt til Aalborg. — Esbjerg, Bentzen, afgik 12. Juli fra Odense, bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg. — Georg, Therkildsen, afgik 12. Juli fra Kbhvn., bestemt til Newcastle. — Kronen, Petersen, afgik 11. Juli fra Nykjøbing, bestemt til Newcastle, via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Lolland, Ankersen, afgik 12. Juli fra Odense, bestemt til Newcastle, via Frederikshavn. — Storebell, Göllich, afgik 10. Juli fra Newcastle, bestemt til Nakskov. — Union, Bloch, afgik 10. Juli fra Leith, bestemt til Odense.

Anglo Dane, Petersen, ankom 9. Juli til Libau, bestemt til Kbhvn. og Anvers. — Axelhuus, Goll, afgik 9. Juli fra Arendal, bestemt til Bergen og Trondhjem. — Bergenhuus, Jørgensen, afgik 10. Juli fra Danzig, bestemt til Kbhvn. og Hamburg. — Charkow, Norden, ankom 5. Juli til Hull bestemt til Kbhvn. og Libau. — Christian IX, Møllerup, ankom 8. Juli til Königsberg, bestemt til Kjøbenhavn og London. — Christianssund, Jensen, ankom 11. Juli til Stettin, bestemt til Kbhvn. og Vestnorge. — Frederik, Harboe, afgik 8. Juli fra Königsberg, bestemt til Hull. — Jolantha, Hansen, afgik 8. Juli fra Hamburg, bestemt til Kbhvn. — Kasan, Thomsen, ankom 8. Juli til London, bestemt til Kbhvn. og Königsberg. — Laura, Christiansen, ankom 26. Juni til Reykjavik, bestemt til Færøerne og Kbhvn. — Libau, Andersen, ankom 11. Juni til Danzig, bestemt til Kbhvn. og Hamburg. — Minsk, Olsen, ankom 7. Juli fra Liverpool, bestemt til Kbhvn. — Louise, Brabrand sen., ankom 11. Juli til Kbhvn., bestemt til Königsberg. — Moskov, Petersen, ankom 2. Juli til Anvers, bestemt til Kbhvn. og Riga. — Nishnij Novgorod, Harder, afgik 9. Juli fra Riga, bestemt til Kbhvn. og Anvers. — Nordjylland, Jensen, ankom 7. Juli til Königsberg, bestemt til Kbhvn. og Hamburg. — Odin, Frisenette, afgik 10. Juni fra Kbhvn. bestemt til Hamburg. — Perm, Christensen, ankom 9. Juli til Grimsby, bestemt til Kbhvn. — Thyra, Garde, vil den 17. Juli afgaa fra Kbhvn. til Færøerne og Island. — Tula, Paaske, ankom 10. Juli til Hamburg, bestemt til Kbhvn. og Danzig. — Valdemar, Sørensen, ankom 6. Juli til Anvers, bestemt til Kbhvn. og Libau. — Vendsyssel, Sørensen, ankom 9. Juli til Riga, bestemt til Kbhvn. og London. — Fanø, Andersen, ankom 10. Juli til Libau, bestemt til Hull. — Botnia, Holm, afgik 10. Juni fra Granton, bestemt til Færøerne og Island.

### Dannebrog.

Christiansborg, Ewaldsen, ankom til Ostende 19 Juni. — Fredensborg, van Deurs, ankom til Trangsund 8. Juli. — Frederiksborg, Hartmann, ankom til Stugsund 6. Juli, for at laste til Rotterdam. — Rosenborg, Schultz, ankom til Antwerpen 8. Juli.

### Carl, Skjold, Gorm.

Gorm, N. W. Schmidt, afgik fra Rotterdam 8. Juli, ankom til Blyth 9. Juli. — Frode, C. F. Christensen, afgik fra Riga 26. Juni, ankom 3. Juli til Dunkerque. — Knud, N. P. Jørgensen, afgik fra Libau 10. Juli, bestemt til Antwerpen via Hull. — Svend, Aug. S. Hveysel, afgik 4. Juli fra Libau, bestemt til London. — Erik, H. W. Wisberg, afgik 9. Juli fra Kjøbenhavn, bestemt til Riga. — Skjold, N. O. Risø, afgik 11. Juli fra Newcastle, bestemt til Swinemünde. — Danmark, Th. Heintzelmann, afgik 10. Juli fra Æbbola, ankom til Ærnskildevik 11. Juli. — Olaf, C. Holst, afgik 8. Juli fra Bremerhaven, bestemt til Newcastle. — Volmer, J. P. Jørgensen, afgik fra Riga 29. Juni, ankom 5. Juli til Antwerpen. — Dan, C. M. Kraemer, afgik 6. Juli fra Riga, bestemt til London. — Magnus, W. Aaris, afgik 4. Juli fra Sunderland, ankom til Stettin 8. Juli.

### Kjøbenhavn.

Carl Hecksher, Petersen, ankom til Riga 5. Juli. — Fyen, Petersen, afgik fra Rouen 8. Juli, ankom til Grimsby 10. Juli. — Hafnia, Neergaard, ankom til Dordrecht 5. Juli, afgik 10. til Sunderland. — Russia, Rasmussen, ankom til Kbhvn. 6. Juli, afgik 11. til Riga. — Sjælland, Hansen, afgik fra Libau 6. Juli til London.



### Thingvalla.

Amerika, Thomsen, afgik fra New-York 7. Juli til Kbhvn. — Hekla, Laub, afgik fra New-York 30. Juni til Kbhvn., passerede Dunnet 11. Juli. — Island, Skjødt, afgik fra Christianssand 21. Juni, ankom til New-York 4. Juli. — Thingvalla, Berentzen, afgik fra Christianssand 6. Juli til New-York.

### Jydsk-Engelske Dampskibsselskab, Aarhus.

Hengest, Olsen, afgik fra Newcastle 4. Juli, ankom til Aarhus 6. Juli. — Octa, Enemark, afgik fra Gøteborg 5. Juli, ankom til Newcastle 9. Juli. — Orrik, Erichsen, ankom til Gøteborg 7. Juli fra Newcastle.

### J. Lauritzen, Esbjerg.

Nerma, Degn, afgik fra Helsingfors 6. Juli, ankom til Åbo 9., afgik 11. til Gravelines. — Nordsoen, Meinertz, afgik fra Middlesbrough 6. Juli, ankom til Aarhus 10. Juli.

### Sejlskibe.

#### Fanø, Nordby.

Alexandra, Nielsen, ankom til Sunderland 4. Juli. — Ana Agneta, Mathiasen, ankom til Rio 7. Juli. — Casma, Sonnichsen, afgik fra Rosario 3. Juli. — Hans, Jensen, passerede Cuxhaven 7. Juli bestemt til Punta Arena. — Havila, Mortensen, afgik fra Santos 4. Juni til Taltal. — Lottie, Clausen, ankom til Melbourne 7. Juli fra Hamborg. — Maren, Jessen, afgik fra Fleetwood 7. Juli til Port Natal. — Nordby, Kolster, ved Prawle Point 7. Juli. bestemt til Santos. — Solid, præjet 17. Juni paa 33° N. og 43° V. — Teriera, Holm, ankom til Taltal 5. Juli fra Newcastle N. S. W. Venus, Holm, afgik 20. Maj fra Matapi til Azorerne for Ordre. — Verdande, Nielsen, afgik fra Liverpool 6. Juli til Port Natal.

#### Fanø, Sønderho.

Killeena, Hansen, rapporteret 15. Juni paa 7° N. 28° V. fra Rosario til Kanalen f. O. — Martha, Nissen, ankom til Rio Grande 6. Juli. — Mary, Lydom, indkom til Frederikshavn 8. Juli paa Slæb af tysk Fiskedamper »Toni«, efter at have været i Kollision ved Hausholm, hvorved Mary mistede Spryd og Klyverbom, samt led en Del øvrig Skade; Skibet maatte losse og reparere. Mary var paa Rejse fra Leer til Kronstadt, ladet med Kokes. — Signal, Fiskersmakke, afgik 10. Juli fra Esbjerg til Egersund for at tage Tønder om Bord, samt komplettere med norsk Mandskab til Makrelfiskeri.

Der er indkøbt for herværende Aktieselskab det i London beliggende Jernbarkskib »Minero«, bygget 1866, passerede N. 3° S. S. sidste Aar, lader 750 Tons d. w. for en Pris af £ 1525. Skibets Fører P. J. Ohle, bestyrende Reder A. M. Knudsen.

### Chr. Simoni, Aalborg.

Carl, Andersen, ankom til Aalborg 9. Juli. — Caroline Schmidt, Ægdiussen, ankom til Aalborg 7. Juli. — Flora, Larsen, afgik fra Aalborg 6. Juli til Kotka. — Kirstine, Ægdiussen, ankom til Leith 7. Juli. — S. I. Lund, Petersen, afgik fra Rønne 4. Juli til St. Petersborg.

### M. J. Ipsen, Rønne.

Camtoos, Pedersen, afgik fra Grimsby 7. Juli til Rønne.

Til Archangelsk er endvidere (se Nr. 41), ankommet følgende danske Skibe: S/S Loyal, Schall, Sk. Birgitte, Hansen, Sk. Agnete, Møller.

### Fragtberetninger.

D'Hrr. Holm & Wonsild, Kjøbenhavn og Lübeck, meddele os den 11. Juli:

St. Petersburg notere for Dampere:

London 1/—, Rotterdam 10<sup>3</sup>/<sub>4</sub> à 11<sup>1</sup>/<sub>2</sub> d., Amsterdam 11<sup>1</sup>/<sub>2</sub> d., Bremen by 1/3 d., Antwerpen, Dunkirk eller Ghent 11<sup>1</sup>/<sub>2</sub> à 1/3 d., Rouen 9/1100 Quarter 1/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> à 16 d., Bristolkanalen 1/6 à 1/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> d., alt pr. 495 lbs. Hvedebasis; til Stettin eller Lübeck à 9 Rmk. pr. 2000 Kilos Rugbasis.

Riga og Libau notere for Dampere:

Leith, Hull eller London à 10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> d., Rotterdam 10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> d., Antwerpen 10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> d. à 11<sup>1</sup>/<sub>4</sub> d., Rouen 1/2<sup>1</sup>/<sub>4</sub> d., Bordeaux 1/3

à 1/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> d., alt pr. 320 lbs. Havrebasis specielt noteres 3/4000 Quarter Havre à 1,1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> d. pr. 320 lbs.

Fra de øvrige Østersøhavne er det sparsomt med Afskibninger og Raterne ere derfor meget lave, — Danzig—Danmark betales 40 Pf. pr. 50 Kilos Klid.

Seiler.

Fra Finland til Østkyst London 1/6 d., Kanalen 1/9 d., Syd-Sverrig — Østkyst London 1/3 d., Kanalen 1/6 d., Vest-Sverrig — Østkyst London 1/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> à 1/6 d. Londonbasis, alt pr. 336 lbs. Havre.

Fra Nordfrankrig til Danmark betales 8 francs pr. Ton Oliekager.

Fra Dunkirk til Danmark betalt 12 francs pr. Ton Klid.

D'Hrr. N. Johansen & Dahl, Liverpool, meddele os under 7. Juli:

Siden vor sidste Rapport er Fragtmarkedet i de fleste Retninger uforandret.

Udfrakterne holde sig fremdeles lave og til uforandrede Rater, og den herskende Flutstuvning er i Returfrakterne.

Donaufrakterne ere gaaede ca. 1/6 lavere i sidste Uge; Sortehavsmarkedet er stille, men Raterne ere uforandrede.

River Plate Fragterne ere lavere, men kun faa Afslutninger rapporteres.

Vestkystraterne ere faste; Fra San Francisco sluttet intet men Tendensen er fast.

Der er blandt andet sluttet som følger i forløbne Uge.

Dampskibe fra Cardiff til River Plate 10/6; Rio Janeiro 13,9;

Newcastle til Kronstadt 3,9; Libau 4,3; Kjøbenhavn 4,—; Svinemünde 3,9; Stockholm 3,9.

Tampa til Genoa 8/, Venedig 8/6, Fernandina til Hamborg 15/, Rosario til U. K. Kontinent 22/— Juli August.

Bona til Middlesbro 6/—; Huelva til Newport 7/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub>; Southampton eller London 8/—; Bilbao til Cardiff 4/—; Newport 4/—; Rotterdam 5/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub>; Santander til Rotterdam 5/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub>.

Sulina til U. K. Kont. 11/3 à 11,9; Azoff 12/6; Donau 12/3. Odessa til Amsterdam 9—; Novorossisk og Sebastopol til Bremen 9/6; Sebastopol til Hamborg 10/—.

Erzasteria til Antwerpen 9/—.

Uleåborg og Wasa til Honfleur 33 francs

Sejlskibe, Cape Town 11/6 fra Cardiff, Rio Janeiro 13/9, Santos 17/6; Bahia 12 à 12/6; Pernambuco 12/6 à 13/—.

Pitch Pine fra Gullhavnene til U. K. Kont. 95 à 100 —.

Lumber fra Pensacola til Buenos Ayres 900 Reg. Skib

à £ 11<sup>1</sup>/<sub>2</sub>.

Planker fra Westbay til Vest-England 39 —; Oakbay til Liverpool 40/6; New Richmond 42/—; Quebec-Dublin 40/—;

Skibskjøb. Bark »Saint Kilda« 1055 Reg. Tons bygget

Nova Scotia 1879 er solgt til Norge for £ 2000.

Vor Korrespondent i Newcastle o/ Tyne meddele os under 7. Juli:

Der er ingen Bedring at berette i vort Fragtmarked, Raterne ere vedblivende usle i alle Retninger. For Cronstadt er i et enkelt Tilfælde bleven sluttet til 3,7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> men denne, ligesom en senere Befragtning til 3/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> beroede paa særlige Omstændigheder, og Raten maa fremdeles siges at være 3/9.

Til Svinemünde er sluttet til 3/9, hvilket er det højst opnaelige, det samme er Tilfældet med Stockholm, hvortil i de sidste Dage er sluttet flere Baade til denne Fragt, muligt vil 3/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> kunne opnaas for Baade ej overstigende 1400 tons.

Af Befragtningerne nævnes: Tyne, Blyth eller Wear til Cronstadt 3,7<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, 3/9 og 3/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub>. Riga 1200 t 4/—, Mühlgraben 900, 3/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub>. Reval 4/—, Libau 4/3 Kul, 5/3 Jern, 6/3 Cokes.

Königsberg 5/6; Svinemünde 3/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> 1700, 3/9 1650 t. Stettin 1150 4/3, 1550 4/—, Colberg 5 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub>. Lübeck 1400 4/3; Aalborg 1000 4/—, Kjøbenhavn 4/— 1300, do. 5/— 750 Lastning ovenfor Broerne. Malmø 4 — 1200 »clean«, do 4/— ÷ 2<sup>0</sup>/<sub>10</sub>

Adr. 1650 t. Stockholm 3/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> og 3/9; Sundswall 4/—, Helsingfors 4/—, Oporto 5,6, Lisbon 5,9, Cadiz 5/6, not. Kurs.

Sevilla 8/— d. w. Kurs 48 d. Malaga 1850 t. 6 6, Kurs 48 d. Barcelona 8 6, Kurs 48 d. Marsilles 2850 t. 5/—, Genua 4 10<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, 5/—, Spezzia 5/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, Livorno 5/3, Palermo 5/3, Ancona 8/6, Triest 6/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, Constantinopel 5/3 og 5,4<sup>1</sup>/<sub>2</sub>.

Sortehavs Markedet er uforandret. Odessa noterer 10/9 til 11/— for Juli Lastning, og fra Nicolaieff bydes 12/— c. 12/3 n. c. for Damper pr. Juli. Fra Azoff bydes 12/— til 12/6 n. c. for Juli/August Lastning. Donau Markedet er flovt med ringe Efterspørgsel, og 12/— c. 12/6 n. c. er alt hvad for Tiden kan opnaas derfra.

Middelhavet uforandret. Alexandria, »Berth Rate« til London er 8/6 Cottonsur, 1/6 til 1 7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Gram og Ertsfrakterne paa Basis af 5 —. Bilbao til Tyne.

Fra Østersøen er sluttet:

Ovnskoldsvik til Cherbourg, 450 stds. 30 frs. D. B. b. Gefle til London, 500 stds. 21/—, Deals. Sundswall til Southampton, 320 stds. 24 9 D. B. Axelssund til Rotterdam 5/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> & 5/2. Wiborg til Dunkerque, 600 stds. 32 frs. D. B. Kotka

til Dieppe 420 stds. 30 fr. D. B. Åbo til Carthagera, 800 stds., 56 pesetas.

D'Hrr. **Funch, Edye & Co., New York**, meddele under 11. Juli:

Siden vor sidste Beretning har Dampskibs-Forretningerne atter antaget en svagere Karakter, idet den forventede forøgede Efterspørgsel efter vore Kornsorter ikke er bleven til Virkelighed, hvilket de nedadgaende Priser kun altfor klart bevise. Kun én Befragtning af fuld Kornladning har fundet

Sted navnlig til Lissabon til 2/6 d. De stedfundne Sukkerbefragtninger har fuldstændig dækket det hidtidige Behov, dog kunne endnu nogle faa meget prompte Dampere placeres til 10<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, 11<sup>1</sup>/<sub>2</sub> og 12<sup>1</sup>/<sub>2</sub> cents. Der er lidt Efterspørgsel efter prompte Dampere for Stykgods herfra og fra Nabohavnene; 12/6 à 13/6 d. kan opnaas. Kvægfragterne ere gennemgaaende uforandrede siden vore sidste Noteringer, men Begæret er i Aftagende. Sejlskibs-Markedet viser, paa Grund af ringe Tilbud af passende Skibe, større Fasthed, og i adskillige Til-

**Klager over Bladets Forsendelse bedes hurtigst muligt indsendte til Holsteinsgade 9, Kjøbenhavn. Ø.**

## Efterretninger for Søfarende.

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

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

**Kattegat. Læsø S.** S. for *Læsø* er der paa et større Flak med 3 à 4 Fv. Vand fundet to Puller, nemlig:

En med 16<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Fod paa 57° 1', 6" N. Br. 11° 8', 0" Ø. Lgd., og

En med 15 Fod paa 56° 59', 5" N. Br. 11° 6', 3" Ø. Lgd.

**Sjælland N. Snekkeleeb Ø.** Paa 13 Fods Pullen, som ligger ØNØ. for *Snekkeleeb*, 4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Kbl. NØ. t. Ø. <sup>3</sup>/<sub>4</sub> Ø. for Vageren med rød Stage og 3 Koste ved Løbets N.-Side, er funden i 11<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Fod.

### Østersøen, Sundet og Lille Belt.

**Finland. Bottniske Bugt.** Ved S.-Siden af en 5 Fods Stengrund, *Bergöviks-Grund*, er i 15 Fod Vand udlagt en Vager med rød Stage og 1 opadbuenden Kost. Grunden ligger c. 2 Kbl. N. 29° Ø. fra Lodshuset paa *Bergö*. 62° 56' 57" N. Br. 21° 10' 58" Ø. Lgd.

**Finske Bugt.** Revet *Natouri*, paa hvilket der findes Sten med kun 3 Fod Vand, strækker sig ud mod NØ. fra Øen *Kuorsalo*. En Stage, hvid foroven, rød forned, er i 18 Fod Vand udsat paa Revet, 130 Alen NØ. for Øens N.-Pynt.

**Tydskland. Wismar** nye Havn er snart fuldført. I den N.-lige Del af Havnen er der nu 16 Fod, i den S.-lige Del 13 Fod. SV. for *Waltsch* ligger i Farvandet en Sandbanke over hvilken der arbejdes paa at uddybe et Løb til 19 Fod.

### Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Norge. Forestaaende Tænding af Fyrlamper.** I Efteraaret 1894 tændes paa Norges Kyst følgende Fyrlamper:

*Tyveholmen, Trondhjemsteden.* 63° 38' 30" N. Br. 9° 29' 10" Ø. Lgd.

*Stokholmen, Brønnøund.* 65° 26' 20" N. Br. 12° 10' 15" Ø. Lgd.

*Sjerpesund ved Melø, Helgeland.* 66° 49' 45" N. Br. 13° 35' 0" Ø. Lgd.

*Hustadsund, Sallen.* 67° 6' 0" N. Br. 14° 1' 30" Ø. Lgd.

*Engenes, Vaagsjord, Senjen.* 68° 55' 40" N. Br. 17° 8' 30" Ø. Lgd.

**Tydskland. Slesvig.** I *Norder Piep* ligger sort Spidstønde Nr. 8 paa 54° 9' 32" N. Br. 8° 39' 54" Ø. Lgd.

I *Falsche Tief* er mellem Tønde Nr. 1 og Nr. 2 udlagt en ny Tønde Nr. 2 paa 54° 1' 24" N. Br. 8° 36' 30" Ø. Lgd. Den tidligere Tønde Nr. 2 har nu Nr. 3, o. s. v.

Tønde E har en Firkant, hver af Tønderne A, B, C, D og F en Ballon paa Toppen.

**Elben. Finkenwerder.** Lystønden Nr. 13 ved N.-Siden af Farvandet, mellem *Finkenwerder* Baakefyrr og *Koningsbake*, er inddragen.

**Jade. Wilhelmshaven.** Ved Yderenden af Forstærkningen om S.-Molehovedet i *Wilhelmshaven* er udlagt et Sømærke med Kost, 80 Alen fra Molehovedet.

For Indgaaende i Marientief skal man holde Sømærket om Styrbord.

**Holland. Zuiderzee.** I *Doove Balg* maa man, kommende V. fra, for at have det dybeste Vand, holde midt i Farvandet, til Stumpstønde Nr. 9, derfra holde paa Spidstønde Nr. 10 og

derfra staa over mod Stumpstønde Nr. 12; man har da ved Udløbet mindst 18 Fod Vand

**Englands Ø.-Kyst. Flamborough Head.** I Juli og August 1894 ligger *Triton* paa Opmaalning ud for *Flamborough Head* mellem 53° 50' og 54° 10' N. Br., hvor den hyppig vil være tilankers. Den er ledsaget af et Fiskefartøj. Skibsførere anmodes om at holde fri af den og af Opmaalingsmærkerne.

**England. Humber.** Ved NV.-Siden af *Bull-Sand* er den sort og hvid lodret stribet Stumpstønde Nr. 2 flyttet 5<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Kbl. N. 54° V. hen. Den ligger nu i 17 Fod Vand, fra *Spurn* høje Fyr i S. 80° V., 2,2 Kml. og fra *Welch Mole* i S. 8° Ø.

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

**Frankrig. Cap d'Antifer.** Den 15de Juli 1894 tændes paa *Cap d'Antifer* et hvidt Blinkfyrr, der hver 20 Sekunder viser Et-Blink; Blink 2 s., Mørke 18 s., Flammens Højde: 382 Fod. Lysevnen: 32 Kml. Linseapparat. Fyret lyser Horisonten rundt.

Fyret vises fra et c. 100 Fod højt, rundt Taarn, som staa tæt ved Fyrmesterboligen.

Taaesignal gives fra samme Tid med en Sirene, der hver 2 Minutter giver To-Stød; hvert Støds Varighed 3 s., Pause 3 s. Sirenen er anbragt paa Taarnets Galleri og sættes i Virksomhed straks, naar det er nødvendigt.

Beliggenhed: 19° 41' 13" N. Br. 0° 9' 56" Ø. Lgd.

**England. Spithead. St. Helen's Road.** Spidstønden, som laa fra *Branding Haven* Fort i N. 44° Ø., 1,3 Kml. og fra *Noman's Land* Fort i S. 50° Ø., er ombyttet med en rød og lodret stribet Vager, mærket *Spoil* med hvidt. 50° 43' 10" N. Br. 1° 3' 30" V. Lgd.

**Bristol Channel.** Dampere *Norah* er sunken i 19 Fod Vand SV. for *Cardiff*. En grøn Vragtønde er udlagt tæt S. t. Ø. for Vraget, fra *Cardiff Spit* Tønde i S. 68° Ø., <sup>1</sup>/<sub>3</sub> Kml. og fra *Monkstone* Baake i N. 6° V., <sup>2</sup>/<sub>3</sub> Kml.

Paa *Barry Roads* er Afmærkningen for Vraget af *Clytha* inddragen.

### Nordlige Atlanterhav.

**Spanien. Santona.** Ved Indløbet til den lille Inderhavn ved *Santona* er paa Yderenden af den V.-lige Mur tændt et rødt, fast Fyr og paa Yderenden af den Ø.-lige Mur et grønt, fast Fyr. Fyrene vises fra Pæle.

**Nova Scotia. Halifax Harbor.** S. for *Mc. Nab's Island*, omtrent 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Kml. fra Skydebakkerne, er udlagt fire røde Spirtønder med røde og hvide Kryds paa Toppen. De ligge mellem *Thrum Cap Shoal* og det Ø.-lige Løb og angive Ydergrænsen for Projektilernes Rækkevidde, hvorfor man bør holde sig uden for dem, naar der skydes. Dette angives ved et rødt Flag, hejst paa S.-Enden af *Mc. Nab's Island*.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. West Chop.** En rød og sort vandret stribet Spirtønde er udlagt tæt SØ. for en 10 Fods Klippe, som ligger 100 Alen N. 39° Ø. fra NØ.-Hjørnet af *West Chop Land Co's* no Bro og N. 75° V. fra *West Chop* Fyr.

**Connecticut. Captain Harbor.** Den 26de Juni 1894 ombyttes den sorte Spirtønde ved Revet, som strækker sig ud mod Ø. fra *Little Captain Island*, med en sortmalet Lystønde Nr. 1, som viser hvidt, fast Lys. Den ligger i 21 Fod Vand, fra *Great Captain Island* Fyr i N. 58° Ø. og fra *Hen and Chickens Reef* i S. 67° Ø.

En sortmalet Lystønde Nr. 1, som viser hvidt, fast Lys, udlægges i 19 Fod Vand tæt SØ. for *Jones Rocks*, fra *Bowers Island* i S. 1° Ø. og fra *Great Captain Island* Fyr i N. 55° V.

**New Jersey. Delaware Bay. Cape May Channels.** Ved *Ephs-Shoal* Yderende ligger en rød og sort vandret stribet Tøndevager.

fælde er der betalt opadgaende Rater, skøndt det stadig begrænsede Begær hindrer yderligere Fremgang. Da der kun er en forholdsvis lille Flaade paa Vej hertil, forventer vi, at de nuværende gunstige Udsigter i det mindste vil holde sig, og det skulde ikke undre os, naar der begynder at komme lidt mere Livlighed i Forretningerne, at se en Bedring indtræde hvilket Øjeblik som helst efter den lange livløse Periode.

Der er betalt følgende Rater:  
New York til 2 Havne i Sverige, Petroleum 2/7 2 d., Storbri-

tanien, Continentet eller Østersøen 2/6, Japan 1 Havn 14, 2 Havne 15 1/2 c., Shanghai 18 c., Philadelphia til Cork 2/6, Japan 1 Havn 15 à 15 1/2 c., 2 Havne 16 1/2 à 17 cents. Cuba 2 Havne til New York, Philadelphia eller Boston 10 1/2, 11 1/2, 12 1/2 à 11, 12 og 13 cents.

St. John N. B. til Liverpool, Planker 40/  
Boston til Montevideo, Trælast Doll. 7, Rosario Doll. 8.  
Norfolk til Rio de Janeiro, Kul 16/.

*Cape May Spit* røde Spidstønde Nr. 2 er flyttet 3/8 Kml. SØ. hen og ligger nu i 27 Fod Vand, fra *Cape Henlopen Fyr* i N. 46° Ø. og fra *Cape May Fyr* i S. 28° Ø.

*Elbow Tønden* er en rød Spidstønde; Numret er forandret fra 2 1/2 til 4.

*Cape May Channel Tønde* er en rød Spidstønde; Numret er forandret fra 4 til 6.

*North Shoal Tønde* er en sort Tønde vager.

*Mummy Shoal Tønde* er en rød og sort vandret sribet Tønde vager.

*Crow Shoal røde Spidstønde* har nu Nr. 8.

*Abreast of Brandywine Shoal røde Spirtønde* har nu Nr. 10.

*Through Tønden*, en sort og hvid lodret sribet Spirtønde, er ombyttet med en Spidstønde.

**Virginia. Chesapeake Bay. Wolf Trap Shoal.** *Wolf Trap Shoal* ny Fyrtaarn opføres paa 37° 23' 30" N. Br. 76° 11' 6" V. I.gd.

**Hampton Roads. Sewall Point.** Den sorte Klokkestønde, der laa c. 1 1/2 Kml. N. for *Sewall Point*, er inddragen. Stedet er afmærket med *Sewall Point Shoal* sorte Tønde vager Nr. 3.

**Georgia. St. Simon Sound og Brunswick River.** Ved Indløbet til *St. Simon Sound* ligger Tønderne nu saaledes:

Andvningstønden, lodret sribet, mærket »St. S.«, fra *Hampton River S.-Pynt* i S. 7° Ø. og fra *St. Simon Fyr* i S. 62° Ø.

Klokkestønden ved Indløbet, fra *Hampton River S.-Pynt* i S. 7° V. og fra *St. Simon Fyr* i S. 57° Ø.

*Outer North Breaker røde Tønde* Nr. 2, fra *Hampton River S.-Pynt* i S. 7° V. og fra *St. Simon Fyr* i S. 60° Ø.

*Point of Shoal sorte Tønde* Nr. 1, fra *Hampton River S.-Pynt* i S. 10° V. og fra *St. Simon Fyr* i S. 57° Ø.

*Middle North Breaker røde Tønde* Nr. 4, fra *Hampton River S.-Pynt* i S. 10° V. og fra *St. Simon Fyr* i S. 59° Ø.

*Middle røde Tønde* Nr. 4 1/2, fra *Hampton River S.-Pynt* i S. 11° V. og fra *St. Simon Fyr* i S. 58° Ø.

*Sumbeam sorte Vragtønde* Nr. 3, fra *Hampton River S.-Pynt* i S. 12° V. og fra *St. Simon Fyr* i S. 61° Ø.

*Inner North Breaker røde Tønde* Nr. 6, fra *Hampton River S.-Pynt* i S. 12° V. og fra *St. Simon Fyr* i 61° Ø.

*Jekyl Spit sorte Tønde* Nr. 5, fra *St. Simon Fyr* i S. 45° V. og fra *Kings Cotton House* i S. 18° Ø.

*Jekyl Point røde Tønde* Nr. 8, fra *Jekyl Island N.-Ende* i N. 84° V. og fra *Kings Cotton House* i S. 36° V.

To Baaker ere opførte lige overfor Karantæne Ankerpladsen. Holdte overet lede de ind til *Brunswick*.

Der er nu mindst 13 1/2 Fod Vand, Middel-Lavvande, i Løbet over *St. Simon Barre*.

**Florida. St. Johns River.** I *St. Johns River* ere følgende Fyr og Baaker anbragte:

Et hvidt, fast Fyr paa en Baake med sort Topbetegnelse i 16 1/2 Fod Vand i Hjørnet paa SØ.-Siden af *San Carlos Creek Cut*.

Et hvidt, fast Fyr paa N.-Enden af de Ø-lige Ledepæle *Volusia Barre*, ved *Lake George S.-Ende*.

Det hvide, faste Fyr ved Indløbet af *Lake Beresford* er slukket.

En Baake, Nr. M. 2, med rød Topbetegnelse i 14 1/2 Fod Vand i det første Hjørne paa N.-Siden af *Mile Point Cut*.

En Baake, Nr. M. 4, med rød Topbetegnelse i 14 1/2 Fod Vand i det andet Hjørne paa N.-Siden af *Mile Point Cut*.

En Baake, Nr. M. 6, med rød Topbetegnelse i 16 1/2 Fod Vand paa N.-Siden af V.-Enden af *Mile Point Cut*.

*Lower Starboard Shoal Tønde* Nr. 2 er inddragen.  
En Baake, Nr. C. 3, med sort Topbetegnelse i 12 1/2 Fod Vand i Hjørnet paa S.-Siden af *Cedar Creek Cut*.

En Baake Nr. C. 5, med sort Topbetegnelse i 18 1/2 Fod Vand paa S.-Siden af V.-Enden af *Cedar Creek Cut*.

To pyramideformede Ledebaaker ere opførte ved *Browns Creek*; den forreste paa Øen i Munden af *Creeken*, den bageste paa V.-Siden af *Creeken*.

### Karantænebestemmelser m. m.

**Danmark.** — A. Bestemmelserne i 2det Afsnit I. af Lov om Foranstaltninger mod smitsomme Sygdommes Indførelse i Riget af 2den Juli 1880 ere i Virksomhed overfor følgende Steder: *Gouvernementet St. Petersburg, Leith, London, Rotterdam.* Havnene ved *Det Sorte Hav, Det Azovske Hav, Syrien, Ægypten og Det Røde Hav, Tonkin, Cochinchina* samt *Ostindien*, derunder de *nederlandske ostindiske Kolonier*.

B. Indførsel af Klude er forbudt fra *Rusland og Finland* samt de under A. nævnte, i andre Lande beliggende, Havne — *London, Leith og Rotterdam* undtagne. Fra de ovennævnte Lande og Steder er det endvidere forbudt at indføre Kradsuld, for saa vidt den ikke i Følge fremlagt fuldgyldigt Bevis er karboniseret eller vasket og ophedet til 80° Celsius.

Fra de under A. nævnte Steder — med Undtagelse af *London, Leith og Rotterdam* — er det endelig forbudt at indføre brugt Linned, brugte Klædningsstykker og brugte Sengklæder, med mindre de medfølge som Rejsegods, eller det af Modtageren paa Tro og Love skriftlig attesteres at de nævnte Genstande kun indkomme i Landet som Følge af Ejersens forandrede Opholdssted. For saa vidt de paagældende Genstande i Medfør af ovennævnte Regel kunne indføres, blive de dog, naar de findes at være af særlig urenlig eller paa anden Maade mistænkelig Beskaffenhed, at tilhageholde, indtil de have været underkastede Desinfektion under offentlig Tilsyn.

**Færøerne.** — Foranstaltningerne til at forhindre den *asiatiske Koleras* Indbringelse til *Færøerne* ere nu i Kraft overfor *Leith, London, Glasgow, Rotterdam, Syrien, Ægypten*, Havne ved *Det Sorte Hav* og *Det Azovske Hav*, *russiske Havne* ved *Østersøen* og *Den Finske Bugt* samt *Finland*.

**Norge.** — *Galicien og Bukovina* ere erklærede for kolerasmittede.

**Scerig.** — *Rusland* med Undtagelse af *Finland*, samt *Gouvernementerne Estland, Lijland og Kurland* er erklæret for kolerasmittet.

Foruden *Observations- og Karantæne-Anstalten Kängsö i Göteborg* Skjærgaard, skulle *Observations- og Karantæne-Anstalterne* ved *Øen Fejan i Stockholms Skjærgaard*, samt *Observations-Anstalterne* ved *Bredøvik udfor Umeå*, ved *Juniskären* udfor *Sundsvall*, ved *Harön* i Nærheden af *Sandhamn i Stockholms Skjærgaard*, ved *Arkö i Östergötlands Skjærgaard* og ved *Vestra Hansholm i Karlskrona Skjærgaard* træde i Virksomhed.

De *russiske* *Gouvernementer Podolien og Tula*, samt *Galicien* ere erklærede for kolerasmittede.

**Rusland.** — Der er udstedt Cirkulære angaaende Skiibe, som komme fra kolerasmittet Sted.

**Belgien.** — Indførsel og Gennemførsel af Klude, brugt Linned, Klædningsstykker og Sengklæder er forbudt, undtagen naar særegne Betingelser ere opfyldte.

**Spanien.** — *Antwerpen* er erklæret for kolerasmittet. Skiibe fra *Anadolí Cavak* have fri Praktika.

**Portugal.** — *Belgien* er erklæret for kolerasmittet.

### ABONNEMENTSPRISEN

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

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges hos „Adam“, Højbroplads og Tivoli, „Lynet“, Bredgade, hos Avisvælgere i Havnen og flere Steder.

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

### AVERTISSEMENTSPRIS:

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

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER FREDAG.

Nr. 43.

Kjøbenhavn, Fredag den 20. Juli 1894.

1. Aarg.

INDHOLD: Vestkysthavnen, af R. — Danske Sømænd i vore Dage, af Peder Hedegaard. — Afgifter i Santos Havn. — Fra Sø og Land. — Havarier og Forlis. — Skibsefterretninger. — Kjøbenhavns Fisketilførsel i Maj 1894. — Fragtberetninger. — Efterretninger for Søfærende.

## AXEL E. AAMODT.

18, Kongens Nytorv 18.  
Grundlagt 1857. Telefon 106.  
Protokolfabrik.  
Over 1000 Lager-Numre.  
I. Kl. Arbejde.

Telefon 1268.  
Telegr.-Adr. Nilsson 167.

## Carl Nilsson,

Amaliegade 37,  
Kjøbenhavn K.  
Lager af Olier og Maskin-Artikler.  
Leverander  
til de fleste danske Damp-  
skibsselskaber.

## C. M. Fønnesbech,

Specialforretning i The.  
Fine, kraftige Kvaliteter;

Udsalg: Østergade 10. Kjøbenhavn.



Isolering (Kieselguhr, Filt m. m.)  
paa Kjølde, Dampre m. m.

## Aut. Forhyringsagenter,

Kjøbenhavn.

F. Jepsen, Toldbodgade 2.

W. H. Wulff, Toldbodg. 15.

## Carbolineum. Creosotolie.

Oskar Borch,  
Gothersgade 158.

De af Toldvæsnet  
anbefalede

## Toldblanketter

ere paa Lager  
hos

## S. Friedlænder,

14 Ved Stranden.

Ankere & Kjæder,  
Tougværk og alle  
Skibs-Inventarier  
anbefales fra Lager.

John Forbæch,

St. Annæ Plads 19 & 21.

## A. C. Perchs

Thehandel Eftf.,

A. Rosourus Hansen,

Kronprinsensgade Nr. 5,  
grundlagt 1835,

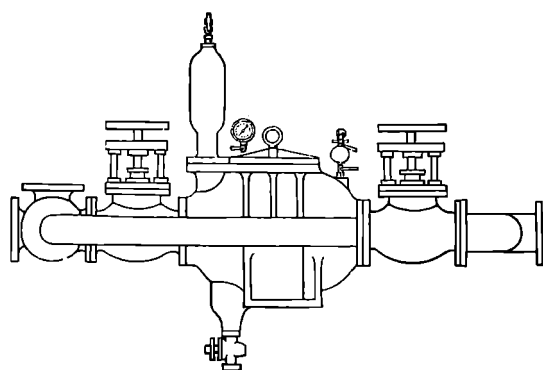
anbefaler ny hjemkommen The  
af udsøgt Ima Kvalitet.

## Cacaopulver,

Kæks, Biscuits, Chocolate,  
Confekt.

Brødr. Tychsens Fabrikslager,  
Lille Kannikestræde 3, Kjøbenhavn K.

## Edmiston's Fødevands-Filter.



Filter for Landkjøder.

Skibs-Filter.

FRED. STIELTJES & Co.,

Bredgade 43, Kjøbenhavn.

## Dækskoste

Dækskoste, 13 Rækker halvstive Piasava	6 Kr.	pr. Dusin.
do. 13 do. fint Piasava ud-		
mærkede Koste til Spulning af Dækket	7 »	»
Tjærekoste, rene Børster	7 »	50 »
Levanger	7 »	»
Kosteskafter	1 »	»

Alle Sorter Malerpensler anbefales. Ethvert Rederi samt Damp- og Sejlskibsførere vil se deres Fordel ved at købe deres Forbrug af Børstenbinderarbejde direkte hos mig, da jeg fabrikkerer det selv. Ingen Specialiteter; som Fagmand udfører jeg alt til Faget henhørende. Telefon Nr. 2625.

HANS PREHN,

Børstenbinder.

Fabrik for Dæks- og Gadekoste.  
Vesterbrogade 46.

## H. C. Petersen & Co.,

Udstillingsbygningen, Kjøbenhavn V.

Ludwigsbergs Donkey Pumper,  
Pulsometre, Centrifugalpumper,  
samt alle Sorter Pumper og Sprøjter  
i bedste Konstruktioner  
til billige Priser.

## Engelberts originale Olie,

bedste Cylinder-Olie,  
leveres til nedsat Pris.

Mod Efterligninger advares.

Fra Aktiebolaget Bofors & Gullepång i Sverrig leverer jeg  
paa Bestilling større og mindre Gjenstande i

## støbt Staal, saasom:

Skibstævne,  
Skibskruer,  
Roerrammer,

Stempler,  
Krumtappe,  
Ambolte,

Tandhjul,  
Ankere,  
etc. etc

Støbt Staal fra Bofors-Gullepång er smeddeligt samt i Styrke  
og Sejghed fuldt jævnførligt med det bedste smeddede Staal  
af tilsvarende Haardhedsgrad.

Kjøbenhavn.

Jørgen Jensens Efterflgr.

# „Dansk Søfartstidende“

begyndte den 1. Juli et nyt Kvartal. Bladet bringer Artikler om alle i Forbindelse med Skibsfarten og Fiskeriet staaende Forhold og følger alle Bevægelser paa Søfartens Omraade her hjemme og i Udlandet; det bringer ugentlige Beretninger om Fragtforholdene gennem Meddelelser fra London, Liverpool, Newcastle o/ Tyne, Lübeck, New-York og Kjøbenhavn; det indeholder Søkortarkivets „Efterretninger for Søfarende“.

„Dansk Søfartstidende“ bringer en ugentlig Oversigt over danske Skibes Bevægelser, støttet paa Meddelelser fra de fleste danske Damp- og Sejlskibs-Rederier; endvidere udførlige Meddelelser om Nybygninger, Havarier, Forlis. Det bringer Beretninger om Forhyringsforholdene, maanedlige Meddelelser om Fiskeexporten og Fiskehandelen, Oversigt over de meteorologiske Forhold m. m. m.

„Dansk Søfartstidende“, Organ for Søfarten og Fiskeriet, fremtræder tillige som Efterretningsorgan for Skibsfarten og bringer gennem sine talrige Forbindelser i Ind- og Udland udførlige og paalidelige Meddelelser om alle Søfartsforhold.

Abonnement for Juli Kvartal 1894 à 1 Kr. 50 Øre foruden Postpenge, tegnes paa alle kgl. Postkontorer og Brevsamlingssteder, i alm. dansk Skibsførerforenings Kontor, St. Annæ Plads 13, K, fra 11—3, i Redaktionen, Holsteinsgade 9, Ø, og hos Fuldmægtig Westrup i det forenede Dampskibsselskabs Skibsinspektion. Dansk Søfartstidende egner sig fortrinligt til Annoncer, der ønskes udbredte i alle Søfartskredse i Ind- og Udland.

Annoncer modtages ovennævnte tre Steder og i Triers Bogtrykkeri, Bredgade 32, K.

## Galle & Jessens

oljefri, rene Poudre

## Cacao uden Sukker

kan særlig anbefales

til Skibsbrug.

## Ny illustreret Katalog

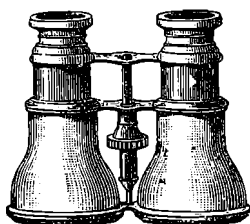
over Amateur-

Fotografi-Apparater.

Budtz Müllers Eftf. g.

Amagertov 22

(Indgang i Walkendorffgade).



H. E. Holst

Efterfølger,

Hans Liisberg,

Uhr- og 408

Instrumentmager.

Torsdag den 26de Juli 1894, Kl. II Formiddag, bliver ved offentlig Avktion, der afholdes paa Orlogsværftet, bortsolgt 4800 Pd. Brandgods, 8000 Pd. Spild af Tov, 500 Pd. Klude, 300 Pd. Messing, 1000 Pd. malet Sejldug, 1400 Pd. Staal, 80000 Pd. Jern, 6240 Pd. Støbejern, 14000 Pd. Zinkaske, 440 Pd. Ledningstraad, 1100 Pd. Papiraffald, 14 Vinfustager, 60 Heltønder, 325 Fustager, 2 Skriveborde, 4 Skabe, 2 Reoler, 337 Pd. Metal, 27 Stk. Kobber-Luftkasser, 350 Stk. Paraffin-fustager m. m.

Sagerne paaavises fra Magasinet for kasseret Gods Mandag den 23de ds. og følgende Dage fra Kl. 10—2, hvor Kataloger til den Tid kunne erholdes.

Orlogsværftets Centralkontor, den 18. Juli 1894.

Patent

## Universal Slippeapparatet,

der er omtalt i Søfartstidende Nr. 40, anbefales til Anbringelse i Skibsbaade. Bestillinger modtages af Opfinderen og Indehaver af Patentet

Jul. Christensen — Hjertensfrydsgade 12 — Kjøbenhavn. K.

## Staaltraadstovværk

i alle Kvaliteter og Konstruktioner for Transmissioner, Hejseværker, Kraner, Tovbaner etc.

Galvaniseret Jern- og Staaltraadstovværk, Galvaniserede Staaltraads Trosser og Kabler samt Liner til Skibsbrug, Lynaffedertovværk af Jern og Kobber, Staaltraadsliner til elektriske Buelamper, Transmissionstov af Hamp, Manila og Bomuld, Transmissionstov- og Snoreskiver, Patent-Laase og Patent-Smørelse for Staaltraadstovværk etc. leveres fra

KABELFABRIK, LANDSBERG a/W.

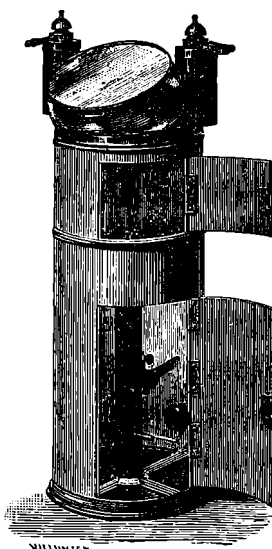
ved Repræsentanten for Danmark

W.M. GOTTSCHALCH

Niels Juelsgade Nr. 1,

Kjøbenhavn K

## Cornelius Knudsens Etabl.,



37. Kjøbmagergade Kjøbenhavn.

Patent Multiplicator, Kompasser,

Sprit- og Baadskompasser,

Patent Tidsglas. Saltmaalere.

Sextanter og Oktanter.

Kaptejn Rungs

Universal-Bathometer.

Logge og Loddemaskiner.

Dybhavsthermometre

med Vendeapparat.

Barometre, Thermometre, Manometre.

Indicatorer. Tegnebestikker.

Parallelinealer.

Marinekikterter.

Complete Dykkerdragter

Premierløjtnant Clausens

Patent Universal Deflektor.

Reparationer udføres med Omhu.

## Vestkysthavnen.

Vi have modtaget følgende med Anmodning om Op-  
tagelse:

I »Dansk Søfartstidende« Nr. 32 fandtes et Referat af »Dansk Fiskeriforening«s aarlige Generalforsamling, paa hvilken der førtes en udførlig Diskussion om Spørgsmaalet om Anlæg af en Havn paa Jyllands Vestkyst, fremkaldt ved et af Foreningens Bestyrelse stillet Forslag, der gik ud paa at rette en Opfordring til Indenrigsministeriet om at virke hen til at Indsejlingen gennem Thyborøn-Kanal kan blive saa navigabel som mulig til enhver Tid og at der indenfor Fjorden anlægges en mindre Havn for Fiskerfartøjer, alt for Statens Regning. Dette Forslag blev ikke vedtaget, hvorimod man, (med 9 St. mod 5), vedtog et saalydende Forslag: »Generalforsamlingen vedtager at anmode Bestyrelsen om at rette en Henvendelse til Regeringen om dels at virke hen til at Indsejlingen gennem Thyborøn-Kanal kan blive saa navigabel som muligt, dels at anstille Undersøgelser og stille Forslag om muligt Anlæg af en Havn ved Ørhage eller Hvide Sande.«

Jeg har af den Diskussion, der førtes om de ovenomtalte og om forskellige andre Forslag om denne Sag, faaet det Indtryk, at det vest-jyske Havnespørgsmaal for saa vidt ikke er modent til nu at finde sin Løsning, som der blandt de Institutioner, der ere nærmest kaldede til at føre Sagen frem, synes at herske Uklarhed saavel om Maalet, der bør naas, som om Midlerne, der bør vælges. Og denne Uklarhed finder man i mindst ligesaa høj Grad, naar man gennemlæser de Forhandlinger, der i den nys afsluttede Rigsdagssamling førtes om denne Sag. Jeg skal med nogle Ord begrunde denne min Opfattelse og fremsætte min Anskuelse om den Stilling, i hvilken Vestkyst-Havnespørgsmaalet for Øjeblikket befinder sig.

Det er bekendt, at der i de senere Aar ved Regeringens Foranstaltning er foretaget omfattende Arbejder, for at gøre Indsejlingen gennem Thyborøn Kanal navigabel og i Tilslutning hertil ønsker man nu at anlægge en Havn for Fiskerfartøjer inde i Fjorden. At dette — forudsat at det lykkes at holde Indsejlingen fri for Tilsanding — vil være et saare gavnligt Foretagende for vore Fiskerier paa Vestkysten, synes os udenfor al Tvivl, men det maa vel erindres, at nogen Løsning paa Vestkysthavne-Spørgsmaalet — det bringer det ikke. Thi da denne Sag oprindeligt bragtes frem og i de mange Aar, i hvilke der er arbejdet for den, forstod man ved en Havn paa Vestkysten en saadan, der kunde søges af store søgaaende Fartøjer og ikke kun af smaa Dæksfartøjer. Naar man derfor nu vil slaa sig til Ro med en Havn i Thyborøn-Kanal, da betyder dette, at man opgiver Kravet om en virkelig større Havn paa Vestkysten. Spørgsmaalet maa derfor nu blive, om der er Grund til at forlade dette Krav.

Paa dette Spørgsmaal svarer »Dansk Fiskeriforenings« Bestyrelse, om jeg da forstaar dens Forslag paa Generalforsamlingen ret, ubetinget ja, og den begrunder gennem sin Ordfører i denne Sag, Hr. Kommandør Bonnesen, dette Svar derved, at man ikke har kunnet opfordre Regeringen til at ofre de store Summer, 15—20 Mill. Kr., som et saadant Anlæg vilde koste. Naar altsaa Bestyrelsen for den Forening,

der utvivlsomt staar som den første Repræsentant for Fiskeriets Interesser her hjemme, udtaler, at vore Fiskerier ikke kunne bære et saa kostbart Anlæg, da er det fuldt ud korrekt, at den opgiver det; dens Forslag herom fandt jo imidlertid ikke Tilslutning paa Generalforsamlingen, og vi tvivle om, ogsaa paa Grund af det meget ringe Stemmeantal, hvormed det vedtagne Forslag gik igennem, at Foreningen nu med den fornødne Vægt vil kunne opstille Fordringen om en større Havn paa Vestkysten. Situationen er altsaa i Øjeblikket denne, at Fiskeriforeningens Bestyrelse af Generalforsamlingen er opfordret til i vore Fiskeriers Interesse at arbejde for en Sag, som den, Bestyrelsen, forud har erkendt for uigennemførlig. At Sagens Fremtidsudsigter under disse Omstændigheder ikke ere lyse, vil formentlig alle erkende.

Det maa imidlertid beklages, at man paa Fiskeriforeningens Generalforsamling i meget ringe Grad kom ind paa de Muligheder, der dog endnu ere for denne Sags Gennemførelse. Det vilde sikkert have været gavnligt, om man havde optaget det Spørgsmaal til Forhandling, om ikke de andre Interesser, der ere knyttede til en Vestkysthavn, mulig kunde være stærke nok til at gennemføre den. Thi derom ere jo alle enige, at kunde vi faa en stor Havn paa Vestkysten, da vilde denne faa en overordentlig Betydning for vore Fiskerier; jeg anser det derfor for givet, at disse med Glæde vilde gaa med til dette Foretagende, naar der fra anden Side blev pustet nyt Liv i det. Og at store Interesser, foruden Fiskeriets, ere knyttede til en jydsk Vestkysthavn, det synes ganske utvivlsomt. Her tænkes selvfølgelig i første Række paa Skibsfarten, men ogsaa Landbruget maa forudsættes i høj Grad interesseret i dette Spørgsmaal. Naar man derfor drøfter en jydsk Vestkysthavns Betydning, da maa man forme Spørgsmaalet saaledes: ere samtlige de Interesser, der ere knyttede til dette Anlæg, store nok til at gennemføre det og bære det. Jeg indser ikke, hvorfor man ikke i Fiskeriforeningen — da Bestyrelsen jo dog straks havde opgivet Standpunktet: en Vestkysthavn baseret paa Fiskeriet — kunde forhandle Sagen ud fra dette Synspunkt. Man vil mulig indvende: men hvorfor kommer disse andre Interesser ikke frem for Dagens Lys, hvorfor danner der sig i det hele taget ikke en Opinion i denne Sag? Jeg svarer hertil: fordi at denne Side — den økonomiske — af Sagen foreligger utilstrækkelig belyst, fordi man ikke har nogetsomhelst Overblik over, i hvilket Omfang Skibsfartens, Landbrugets og andre Interesser ere knyttede til Vestkysthavnen. Men desuden: hvor ofte ser man en Sag gennemført her i Landet paa Grundlag af en Opinion; tør man f. Eks. paastaa, at Kjøbenhavns Frihavn, hvis Anlæg koster saa store Summer, blev til, fordi en stærk offentlig Mening fordrede det? Nej, det turde være sikkert, at skal vi vente paa Vestkysthavnen, til der er skabt en Opinion for den, saa bliver den ikke til hverken i dette eller i næste Aarhundrede. Men netop derfor er det nødvendigt, at der bliver skaffet fuld Klarhed tilveje, ikke alene hvad Bekostningen ved dette Anlæg angaar, men ogsaa om dets økonomiske Betydning for vor Skibsfart, vort Fiskeri og de andre Næringsveje, der ere interesserede i det.

Saafrømt Fiskeriforeningens Bestyrelse, efter den sidste Generalforsamlings Beslutning, fremdeles vil virke for denne Sags Gennemførelse, da synes det mig, at den kun har én Vej at gaa, nemlig at rette en Henvendelse til Regeringen om Nedsættelsen af en Kommission, i hvilken er repræsenteret samtlige de Næringsveje, hvis Interesser ere knyttede til Vestkysthavnen samt den tekniske Sagskundskab. Efter de Udtalelser, der alt foreligge fra Vandbygningsdirektøren, tør det anses for givet, at man uden særlig store Vanskeligheder vil kunne beregne Omkostningerne ved Anlægget, ligesom Beliggenheds-Spørgsmaalet vel lader sig løse, naar det først er givet, at Havnen skal bygges. Kommissionens Opgave maatte derfor fortrinsvis være den at besvare Spørgsmaalet om den projekterede Havns Rentabilitet.

At Planen om at anlægge en mindre Havn i Thyborøn-Kanalen bliver realiseret, er vel temmelig givet, og det maa haabes, at dette Anlæg maa svare til de Forventninger, man nærer til det. Men, som sagt, hermed er Vestkysthavne-Spørgsmaalet ikke løst, og det vil i Fremtiden atter og atter dukke frem. Det, der i Øjeblikket skræmmer Offentligheden, naar denne Sag bringes paa Bane, er den store Bekostning, 15—20 Millioner Kr.; jeg tilstaar dog, at i en Tid, hvor uhyre Summer anvendes paa Jernbaneanlæg, der langt fra altid ere økonomisk begrundede, finder jeg det urimeligt, at Skibsfart og Fiskeri paa Forhaand skulde opgive en Plan, om hvilken det paa ingen Maade er konstateret, at den ikke kan forrente de Summer, som dens Gennemførelse koster. Det er i det hele taget et Vidnesbyrd om den beskedne og tilbagertrukne Stilling, som særlig Skibsfarten indtager i det offentlige Liv her hjemme, at man, saa snart Havneanlæg bringes paa Bane, straks og med Forkærlighed fremdrager de store Udgifter, der ere forbundne med deres Anlæg, uden at erindre, at det omtrent er den eneste Vej, ad hvilken Staten kommer en Stand og en Næringsvej, der aarlig tilfører Landet store fremmede Kapitaler, til Hjælp — og det i en Tid, hvor snart sagt enhver Bedrift fordrer Statshjælp som sin Ret.

Jeg har ikke ved disse Linier villet gøre mig til Talsmand for at man ufortøvet bør skride til Anlæg af en Havn paa Jyllands Vestkyst, idet det maa erkendes, at man mangler det fornødne Materiale til Bedømmelse af dens økonomiske Betydning i Forhold til Bekostningen ved dens Anlæg. Men jeg har troet det gavnligt at fremhæve, at der bør tilvejebringes en fuldt ud kompetent Udtalelse herom; jeg ser i Øjeblikket ingen anden Udvej til paa den ene eller anden Maade at komme ud over det døde Punkt, paa hvilket Sagen nu befinder sig.

R.

## Danske Sømænd i vore Dage.

Af  
Peder Hedegaard.  
(Fortsat).

Set fra et moralsk Standpunkt, bør Sømændslivet kunne betragtes som en udmærket Skole for de unge Mennesker; de lære om Bord kun hvad der er godt og nyttigt; saalænge de ville blive ved Skibene, er der kun lidt Udsigt til, at de forfalde til nogen Last eller lære noget, som kan have skade-

lige Følger for deres fremtidige Udvikling; de faa dertil en god og kraftig Kost, komme ikke i slet Selskab og blive behandlet bedre og mere humant end de fleste Læredrenge paa Landjorden. Under Sejladsen er der Beskæftigelse for det meste af den Tid, der ikke benyttes til Søvn, og ved Land vil Arbejdet om Dagen og den lange Nattevagt ikke opmuntre meget til Udskejelser. Tilsyneladende vokse de unge Sømænd op under Forhold, der give Haab om de allerheldigste Resultater; men det er ikke vanskeligt at opdage, at Spirerne til, hvad der er godt, snart gøre Plads for en aandelig Sløvhed, der navnlig bliver iøjnefaldende efter 5 à 6 Aars Søfart — i de første Matroosaar. Enhver kan let overtale sig om Sandheden heraf ved at overvære en Dags Undervisning eller en Eksamen paa en Navigationsskole; man vil der finde Mænd, der have meget lidt tilfælles med de »raske Gutter«, der beundres paa Skibene og i Ilavn. Den vigtigste Aarsag dertil maa ganske bestemt søges i Sømændenes altfor tidlige Udvikling og Selvstændighed i Forbindelse med Livet i Land paa Sømandsknejerne.

Om Bord ser man meget sjelden, at en Sømænd kan faa Ende paa Tiden uden Beskæftigelse, men hvormed blive de beskæftiget, medens de søge Hyre i de store Søkøbstæder? De fleste, der kunne tale med af Erfaring, ville vist indrømme, at Ordsproget »Ledigang er Fandens Hovedpude« passer særdeles godt paa mange af de herhen hørende Tilfælde.

Sømænd komme ofte til Byer, hvor de slet ingen kender, men forlader de Skibet, som de kom med, faa de ikke længe Lov til at nyde Fordelene af at være fremmed; enhver, de komme i Nærheden af, søger at blive betragtet som en gammel Ven af dem, for at faa Lejlighed til at plukke dem efter alle Kunstens Regler. Det er en Selvfølge, at de have Lyst til at se fremmede Byers Herligheder, men heller ikke det er vanskeligt; thi de behøve ikke at anstrenge sig for at finde en Lods, omkring og i Sømændslogierne findes der altid nogle Individuer, hvis Specialitet det er at lede saadanne unge Mennesker hen til Smudskrogene, hvor de saa stifte Bekendtskab med Bærmen af Byens Befolkning — hvem der skal betale Gildet, bliver der aldrig Spørgsmaal om. For Begyndere vil der vel kun i egentlig Forstand findes Morskab paa saadanne Steder, men hvordan skal de bære sig ad med at finde andre Fornøjelser, og naar de har Penge nok i Lommen, hvorfor skal de saa gaa hen paa Steder, der søges af Kontorister og Studenter; vel er der der noget billigere, men de træffe paa saadanne Steder ingen Venner, og de faa Indtryk af, at de øvrige Gæster ere dem overlegne; nej, saa gaa de langt hellere med Lodsens til Steder, hvor de selv blive betragtede som overlegne, det er jo en Ære for dem, og det giver dem Lyst til at fortsætte. Efterhaanden faa de saa stor Lyst til at komme saadanne Steder, at det let kan falde mange ind at forlade et godt Skib, for rigtig at faa Lejlighed til at nyde Livet i saadanne Smudshuller. Det er der, Sømænd for en stor Betaling hente deres aandelige Anlæg og Tilbøjeligheder, det er der, de lære raa Talemaader og Manerer. I Stedet for at købe Tøj, hvori de med Anstand kan møde i Hjemmet, kaste de Penge bort til ingen Nytte, de faa vel som oftest noget for dem; men det er i Reglen meget daarligt Varer, som de betale med langt højere Priser end Byens Befolkning, og naar saa Vinteren kommer og de ingen Hyre kan faa, saa rejse de hjem i en lurvet Dragt og blive til Spot for deres Jævnaldrende.

I Stedet for at se og lære noget godt under et Ophold i Land, kan det anføres som Regel, at Sømændene gaa ud igen mere svækkede paa Legeme og Sjæl, end da de kom i Land. At Sømænd slaa Gækken løs, naar de kom ind i Land, er ikke noget nyt, selv meget gamle Folk kunne fortælle om, at de have set noget lignende i deres unge Dage, og den Gang fandt en hver det ganske naturligt, at de efter en Rejse paa et Aarstid eller to rigtig følte Trang til at more sig. De kom i Land den Gang under samme Forhold som nu; men det skete saa sjældent, at det ingen skadelige Følger af Betydning efterlod sig.

Indtil den nye Sølov traadte i Kraft havde Skibsførerne

en betydelig Magt til at modarbejde unge Sømands Letsindighed ved paa fremmede Steder at nægte dem Penge, denne Ret er nu frataget Førerne ved § 99 1ste Stykke, der lyder saaledes: »Under Rejsen kan en Sømand forlange sin for tjente Hyre udbetalt efterhaanden, enten i rede Penge, naar Skibet ligger i Havn, eller ved Anvisning paa Rederiet, dog saaledes, at Skipperen i hvert Fald er berettiget til at tilbageholde en Trediedel af Hyren indtil Afmønstringen.« Følgen deraf vil snart vise sig paa den Maade, at det bliver almindeligt, at Søfolkene ved Land hver Aften ødelægger det, de har tjent om Dagen.

Naar Sømandene komme saa langt, at de kan tage Hyre som Matros, opdage de snart, at de kun finder Beskæftigelse i Dampere, men i den Fart er der Landlov hver anden Aften, derfor vil de snart indse, at deres Indtægter ere altfor smaa, til at de kan tilfredstille deres Tilhøjeligheder, og Følgen deraf bliver, at nogle holde op med at sejle og søge Arbejde i Dampskibe ved Land, en stor Del — vistnok de intelligenteste — forsøge derimod Lykken i Udlandet — Hamburg eller England — og de gøre som oftest den sørgelige Opdagelse, at Forholdene der ere mindst lige saa daarlige som hjemme.

Skandinaver er bekendte som dygtige Søfolk; det har derfor hidtil været nogenlunde let for vore Landsmænd at finde Hyre i Udlandet; men der kan nu være grundet Anledning til at frygte for, at de ville synke i Kurs, naar det opdages, at de ikke ere solidere eller bedre uddannede end Vedkommendes egne Landsmænd, der i det mindste har den Fordel, at de tale Sproget.

Det er fra et Sømands-Standpunkt beklageligt at se paa, hvor Sejlskibene forringes saavel i Kvantitet som Kvalitet. Blandt de store Forandringer, som Overgangen fra Sejl til Damp vil medføre for Sømandstanden, kan vel den forandrede Udsigt til Avancement betragtes som den vigtigste; thi skal det blive ved at gaa som hidtil, da vil vi meget snart naa det Stadium, at det kun er vellhavende Folks Børn, der kan blive Befalingsmænd, og Standen vil saaledes gaa Glip af den Slags Folk, som hidtil har bidraget meget til at gøre Faget agtet og anset.

Blandt gamle Skibsførere er Ungdommens Uddannelse en almindelig yndet Sag at drøfte, og der henvises stadig til de gode gamle Tider; at der for Sejlskibsførerne er meget berettiget deri, vil neppe nogen nægte, thi i den Fart kræves endnu daglig de samme Færdigheder som forhen, men hvor er de blevne af? Der bør vel huskes paa, at Sømandene nu for Tiden ikke tilnærmelsesvis har saa stor Lejlighed til at lære som i gode gamle Dage. Hvor mange Sejlskibe er der ikke, som i de gode Tider sejlede med 2 à 3 Matros, der nu sejler med lutter Dreng — hvilket Resultat kan man vente deraf? Skipperens Kritik bør egentlig ikke forundre nogen, Aarsagen til den er meget simpel, de har selv gjort Carriere i den Tid, da den mest fingernemme stod højst i Kurs: hvad er vel mere naturligt, end at de fra deres egne Erfaringer dømme andre, og at deres Dom gaar i den omtalte Retning; maa det ikke betragtes som fornuftigt, at de saa meget som muligt søge at skjule deres egne Svagheder og Fejl; thi dølges kan det dog ikke, at Skibsførere i Almindelighed ere mindre oplyste, end de ifølge deres Stilling burde være i vore Dage.

Sømands Dannelse afgiver, saavel her hjemme som i Udlandet, meget Stof til Omtale mellem Sagkyndige i denne Tid; nogle paavise en betydelig Fremgang, medens andre slet ingen kan se, og tilsidst bliver enhver rolig ved sin Tro. At paapege en bestemt Retning, hvori vore Søfolk nu for Tiden skulle være bedre oplyste end forhen, er vist ingen let Sag. Enhver, der rigtig har undersøgt, hvorledes danske Sømand blive opdragede og oplærte, maa bestemt erkende, at det tilsyneladende ser ud, som om den almindelige Mening er den, at de ikke have nødig stadig at erhverve sig nye Kundskaber. Deres Kundskaber blive med Alderen mere og mere en Skygge af det, de have lært som Børn. Har vel nogen hørt Tale om at en ung Sømand er bleven opmuntret til at udvide sine Skolekundskaber, eller ser det ikke ud, som om de leve ude

af Sigte og ude af Sind? men har da de, der blive paa Landjorden, større Ret til andres Omsorg, det er usandsynligt; men mon ikke de kommer Sandheden nærmest, som antager, at Aarsagen er Forældrenes og andres Uvidenhed om, hvordan de unge Søfarende ere situerede.

De mange Aftenskole og Fagskoler, der i de sidste Aar ere som tryllede frem af Jorden, er et iøjnefaldende Bevis paa Samfundets Omsorg for Ungdommens Uddannelse, og paa, at mange erkende, at det ikke alene er Forældrenes Pligt at sørge for Børnene, men at der af alle bør stræbes hen til, at i ethvert Fag de bedste Kræfter blive oplærte paa en saadan Maade, at de kan fortsætte og udvikle de Stillinger og Forretninger, som de faa Lejlighed til at overtage.

Den gamle Hædersman, Kapt. Stage, har for længe siden indset, at der bør gøres noget for de opvoksede Sømand, idet han lod bygge »Georg Stage«, hvorved han har rejst sig et Monument, der længe vil bevare ham i taknemmelige Sømands Erindring. Betydningen af det Offer, Kapt. Stage har bragt, kan ikke vurderes højt nok, det viser ikke alene hans Kærlighed til de smaa Gutter, som ingen tager sig af; det viser ham ogsaa som en Banebryder for den Ide, at der bør stræbes hen til at ogsaa Ungdommen ved dette Fag bør hjælpes i den strenge Kamp for Tilværelsen ved en grundig Vejledning i de Færdigheder, som høre til Faget.

I det mindste for Dampers Vedkommende er det en Kendsgerning, at de, der har den bedste teoretiske Uddannelse, har mest Udsigt til at blive forfremmede, og ofte for silde kan mange gøre den Opdagelse, at de maa staa tilbage, fordi de aldrig har tænkt paa at opfriske, hvad de lærte i Børnearene; det gaar her som ved saa mange Lejligheder: de blive for sent kloge af Skade, de bære selv Følgerne af deres Ubesindighed; men Andel i Ansvarer derfor falder ogsaa paa de ældste og mest erfarne i Faget, thi de burde betragte sig som moralsk forpligtet til at vejlede Ungdommen. Paa Landjorden ser man, hvor Haandværkere og Handelsmænd sørger for Begyndere ved de forskellige Fag; det var ikke mere end billigt, at de bedre stillede Skippere fulgte deres Eksempel. Det vil dog vist ikke være raadeligt at vente til der kommer noget fra den Kant, og derfor er det vel ikke af Vejen at søge Bistand hos Sømandenes Venner paa Landjorden.

At der saa at sige ikke arbejdes paa at gøre de unge Sømand bedre skikkede til deres Gerning, bør ikke altfor meget regnes de gamle hæderlige Skippere til Læst, de har som oftest gjort Karriere ved Hjælp af egen Dygtighed, de ere opvoksede i en streng Kamp for Tilværelsen, har stadig mærket at Tiderne bleve anderledes — daarligere —, derfor have de vænnet sig til at lovsynge den Guldalder, der ligger langt bag ved dem; de har kun lært at stole paa sig selv og at være fremmede for alt, hvad der ikke angaar deres egen Person, derfor lade de ogsaa rolig den Sten ligge, som de ikke selv kunne løfte og slaar sig til Ro med Tankerne om, at enhver sørger for sig og Gud for os alle.

(Sluttes.)

## Afgifter i Santos Havn.

Den hollandske Udenrigsminister bekendtgør i »Staats Courant« — den officielle Tidende — følgende:

Da Sao Paulos Jernbane-Kompagnis Værft, ved Havnen i Santos, der indtil nu er nævnt i Certepartier, ikke længere eksisterer, og da de nuværende Omkostninger for Skibe, som ligge for Anker ved Kajen i Cia Docas i Santos ere forskellige fra de hidtidige, er det nødvendigt, for at undgaa Misforstaaelse mellem Kaptejner og Afskibere, at



Certepartier for Fremtiden indeholde følgende Klausul:

»I Santos Havn beregnes for Skibe følgende Omkostninger:

700 rs. for Dampskibe,  
500 - Sejlskibe,

pr. Dag, pr. Meter, som de optage af Kajen, og desuden 1½ reis pr. Kilo af Ladningen, ladet eller losset.«

Det er fuldstændig nødvendigt, at alle Certepartier indeholder denne Klausul, de Cia Docas i Santos har Ret til at modtage disse Afgifter for Skibe, ifølge Dekret af 17de Februar 1893, der lyder som følger:

»Artikel 13. Toldvæsenet vil ikke tillade noget Skib at lande uden Bevis for, at alle Omkostninger til Bolværkspenge og Indskibning eller Losning af Ladningen ere afgjorte med Kompagniet.«

## Fra Sø og Land.

### Brev fra Frederikshavn.

(Fra »Dansk Søfartst.« Korrespondent).

Makrelfiskeri i Nordsøen. Som tidligere omtalt deltager i Aar i Fiskeriet under Island kun 2 af de 5 her hjemmehørende Kuttere, som tidligere have været beskæftiget med dette Fiskeri. Man var i Begyndelsen noget i Tvivl om, hvortil de 3 andre skulde anvendes, men efter nogen Overvejelse blev den Bestemmelse tagen, at de skulde drive Fiskeri i Nordsøen mellem Norge og Skotland efter Makrel. I den Anledning har der i den sidste Tid været Travlhed her med Kølhaling, Eftersyn og Udrustning af Fartøjerne til Færden. »Maagen« — der af dens bestyrende Reder Hr. Th. Brønnum paa Rederiets Vegne er solgt for en Sum af 8500 Kr. til et Konsortium med Hr. Grosserer Trier i København som bestyrende Reder og fremtidig en hjemmehørende i Holbæk — udgik i Forgaars, den skal anløbe Egersund i Norge for at blive forsynet med Salt og Tønder og komplettere sin Besætning med 3 norske Fiskere. »Prins Valdemar«, der i Foraaret har drevet ret lønnende Rødspættefiskeri paa Vestkysten, udgik i Gaar med Skpr. Fr. Thiel som Forer, den vil ligeledes anløbe Egersund i samme Øjemed som »Maagen«.

Fiskekutteren »Nordvest«, der ejes af »Vendsyssel Fiskeeksportforretning« og nu føres af Skpr. Carlsen af Strandby, afgaar i de nærmeste Dage; denne Kutter vil anløbe Stavanger og der komplettere sit af 5 Danske bestaaende Mandskab med 4 Norske. Markrelfiskeriet er jo et Fiskeri, der giver udmærket Udbytte, blot der er lidt Held tilstede; man maa nu haabe, at dette Held maa følge de tre Fartøjer, saaledes at Foretagendet maa give et gunstigt Resultat for alle deri interesserede Parter.

Nyt fra Island. Ifølge en til Rederiet »Vendsyssel Fiskeeksportforretning« indløben Efterretning er Kutteren »Emilie Franziska« den 2den ds. ankommen til Ømundarfjorden. Den begyndte straks paa Rødspættefiskeriet og efter det Resultat, der forelaa da Brevet afgik, er Fiskeriet meget lovende.

Angaaende den tidligere omtalte Kapsejlsads for med Dam forsynede danske Fiskefartøjer er der truffen den Bestemmelse, at den afholdes en Uge tidligere end før var meddelt, altsaa Mandagen den 13. August 1894 ved Frederikshavn.

— nn.

Lystsejlsads. Ved Københavns Amatør-Sejlsklubs Kapsejlsads d. 11. ds. vandt i 1. Løb Princess og i 2. Løb Erik Stjernepræmien; Vedet, Alert og Rap vandt

Handicappremierne og Lady Nancy, Vivat, Albatros, Gloriana, Let og Viggo Præmierne i de forskellige Klasser.

Ved kgl. dansk Yachtklubs Distancesejlsads herfra om Spodsbjerg sejrede i 1. Kl. Beluga i 8 Timer, i 2. Kl. Dryaden, i 3. Kl. Urania, i 4. Kl. Princess, i 5. Kl. Helga, i 6. Kl. Vedet, i 7. Kl. Primula, i 8. og 9. Kl. Ida. Gæa, tilhørende Grev Ahlefeldt-Laurvigen, brækkede Storbommen og opgav Løbet; Alfen, Else, Rap og Bob opgave ogsaa Løbet. Halvdæksbaad Caro, tilh. Kapt. Jac. Holm, grundstødte udfor Liseleje, 1 Mil øst for Spodsbjerg, og maatte sættes paa Land. Dette var saa meget mere at beklage, som den var saa langt forud for sine Konkurrenter, Ida og Erik, at den utvivlsomt vilde have taget Præmie, hvis dette Uheld ikke var indtruffet. — Ved Klubbens Kapsejlsads i Holbæk Fjord vandtes Kronprindsens Ærespris af Primula, Prins Valdemars af Lady Nancy, Damernes af Urania; Handicappremier tilfaldt Urania, Princess, Fulvia, Lady Nancy, Vivat, Erik, Primula og Gloriana.

### Nybygninger.

Paa Flensborg Skibbygning-Selskabs Værft er fuldført Bygningen af Fragtdamperen Rhenania, tilhørende Rhein Seeschiffahrt Gesellschaft i Köln, af Længde 214', Bredder 33' 9", Dybgaende 14' 5". Den 7de ds. foretoges Prøvefart med Representanter for Rederiet og Værftet ombord; denne forløb fuldkommen tilfredsstillende i alle Retninger og den 8de ds. forlod Rhenania, under Kommando af Kapt. Arp, Flensborg Havn.

Dampskibet »Niord«, bygget for Regning Ångfartygs A. B. »Nornan« i Gøteborg løb den 16de ds. Kl. 2 af Stabelen fra Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri.

Skibet, der er bygget helt af Staal til Bureau Veritas højeste Klasse »special survey«, er 160'—0" langt i Hoveddækket, 24'—6" bredt og 12'—9" dybt i Rummet og bliver forsynet med Triple Expansions Maskine med Overflade Kondensation af 350 indicerede Hestes Kraft.

Paa den ledige Bedding lægges Kølen til en Fragtdamper til Dampskibsselskabet »Danmark« i København.

Med Skruedampskibet »Hernøsand« bygget af Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri for Regning Hr. H. M. Gehreckens i Hamburg, foretoges idag officiel Prøvetur i Sundet, hvilken i enhver Henseende forløb til Rederens ombordværende Representanters fulde Tilfredshed.

Skibet, der er bygget helt af Staal til Bureau Veritas højeste Klasse, special Survey, er 223' 6" langt i Hoveddækket, 32' 10½" bredt og 14' 11½" dybt i Rummet og forsynet med Triple Expansions Maskine med Overflade Kondensation.

Paa Prøveturen indicerede Maskinen indtil 640 Hestekraft, hvormed opnaaedes en Fart af 10¾ Mil med et Kulforbrug betydeligt gunstigere end kontraktlig stipuleret.

Dødsfald. En af Orlogsmarinens dygtigste Officerer, Kontreadmiral C. Wulff, der i 1893 tog sin Afsked fra Marinen, er afgaaet ved Døden. Den Afdøde havde i sin Tid Sæde i den nordiske Sølovskommission og var Kommitteret i 4de Søforsikringsselskab.

Atter Knippelsbro. I Mandags paasejledes Broen af tysk 3-mastet Skonnert Peter Rolf, der for Indgaaende vilde passere den. Skonnerten havde Løds ombord; tæt ved Broen vilde den ikke lystre Roret, hvorefter man lod Ankeret falde; det var imidlertid for sent, idet Skibet tørnede mod Broen og ramponerede Pillerne og selv fik ovenbords Skade. Selve Broen led kun ringe Skade; en af Gaskandelabrerne ved Broklapperne afreves og faldt mod Broens Sten; der kom ingen til Skade.

Dampskibsselskabet Thingvalla offentliggør følgende:

Paa Grund af de betænkelige Tilstande, som i Øjeblikket raade i de Forenede Stater i Nordamerika, er Udvandringen dertil næsten standsat og Godstrafiken i høj Grad formindsket. Da tilmed den forbittede Kamp, som hersker mellem de engelske og kontinentale Linier, har bragt Passagerprisen ned til et aldrig før kendt Lavmaal, har Selskabet besluttet at oplægge nogle af Skibene og indskrænke Farten til en maanedlig Afgang.

De inddragne Skibe vil blive udrustede til straks at træde i Fart, saa snart Befordringen af Passagerer og Gods med de amerikanske Jernbaner ikke udsættes for at møde Hindringer og naar Trafiken ellers maatte kræve det.

## Havarier, Forlis m. m.

Finsk Skonnert Harald, ballastet fra Aarhus til Østersøen, grundstødte udfor Dragør Havn og bragtes flot af Svitzer og Dragør Bjergere.

Castor og Lissabon. Efter endt Reparation paa Refshaleøen indtager Castor i Nordhavnen den ubeskadigede Del af sin Ladning. Lissabon, der fra 23. Juni til 7. Juli efter Rekvision af Castors Fører, Kapt. Kruse, var beslaglagt af Kongens Foged, er nu efter foreløbig Reparation afgaaet til Hjemstedet for at reparere.

Damperen »Wladimir«, tilhørende »The Russian Steam Navigation Company«, paa Rejse fra Sebastopol til Odessa, og den italienske Damper »Columbia« paa Rejse fra Nicolaieff til Eupatoria, kolliderede i Sortehavet omkring Midnat i Søndags otte Dage. Den italienske Damper ramte den russiske midtskibs og skar den midt over. Omfrent 100 Mennesker omkom. Sammenstødet siges at hidrøre fra den italienske Dampers Forsømmelighed. Denne søgte tilmed at absentere sig efter Sammenstødet, men hindredes heri ved et andet russisk Skibs Tilstedekomst. Italienerens mangelfulde Deltagelse i Redningsarbejdet gjorde Ulykken end større, end den behøvede at have været. Det tilstedekomende russiske Skib tvang Italieneren til at gaa ind til Odessa, hvor Kaptajnen blev belagt med Arrest og Undersøgelse indledet.

Bark Baldo I, Kopsch, af Orebich, fra Marseille til Stettin med Oliekager, grundstødte paa Middelgrunden; den lossede en Del af Ladningen i Lægtene og indbragtes paa Reden af »Kattegat«; den var ubeskadiget og fortsatte Rejsen.

## Telegram fra Skagen.

Vor Korrespondent i Skagen telegraferer den 19de Kl. 11<sup>45</sup>: Dampskib »Reval« af Kiel viste Nødsignal under Skagen; taget paa Slæb af Dampskibet »Kranen« sydgaaende.

## Skibsefterretninger.

### Dampskibe.

#### Det forenede Dampskibsselskab.

Alexander III, Rabe, ankom 9. Juli til Antwerpen, bestemt til Kbhvn. og St. Petersburg. — A. N. Hansen, Thidemann, ankom 17. Juli til Smyrna, bestemt til Saloniki, Constantinopel, Sebastopol og Odessa. — Antwerpen, Caroc, ankom 16. Juli til Kbhvn., bestemt til St. Petersburg. — Baron Stjernblad, Michelsen, passerede Dortmund 17. Juli, bestemt til Göteborg og Kbhvn. — Chr. Broberg, Gotsche, ankom 14. Juli til Barcelona, bestemt til Marseille og Italien. — Dagmar, Hansen, passerede Dover 16. Juli, bestemt til Kbhvn. og Gefle. — Douro, Brabrand, ankom 13. Juli til Kbhvn., bestemt til Oporto og Lissabon. — Georgios I, Rohde, ankom 17. Juli til Odessa, bestemt til Constantinopel, Smyrna, Piræus, Antwerpen, Kbhvn. og St. Petersburg. — J. C. Jacobsen, Bech, passerede Gibraltar 16. Juli, bestemt til Barcelona. — Kiew, Rasmussen, afgik 17. Juli fra Kbhvn. bestemt til Stettin. — Kursk, Staal, ankom 16. Juli til Kbhvn., bestemt til St. Petersburg. — Leopold II, Jespersen, afgik 17. Juli fra Tunis, bestemt til Piræus. Constantinopel, Samsoun, Trebizonde og Odessa. — L. P. Holmblad,

Ingerslev, ankom 17. Juli til Riga, bestemt til Kbhvn., Antwerpen og Sortehavel. — Vesta, Corfitzon, afgik 18. Juli fra Kbhvn., bestemt til Hangø. — O. B. Suh r. Koch, afgik 17. Juli fra Raumo, bestemt til Kbhvn. Malaga og Tarragona. — Omsk, Kihl, afgik 15. Juli fra Kbhvn., bestemt til St. Petersburg. — Tejo, Fenger, afgik 16. Juli fra Bordeaux, bestemt til Havre og Kbhvn. — Tomsk, Petersen, ankom 6. Juli til Antwerpen, bestemt til Algier, Tunis, Piræus. Smyrna, Saloniki og Odessa. — Vesuv, Gade, ankom 15. Juli til Kbhvn., bestemt til Valencia, Barcelona, Marseille og Italien. — Viking, Jørgensen, passerede 18. Juli Dower, bestemt til Bordeaux.

Constantin, Fenger, afgik 19. Juli fra Kjøbenhavn, bestemt til Newcastle. — Esbern Snare, Holm, afgik 19. Juli fra Odense, bestemt til Newcastle via Frhvn. — Esbjerg, Bentzen, afgik 17. Juli fra Newcastle, bestemt til Odense. — Georg, Therkildsen, afgik 18. Juli fra Newcastle, bestemt til Kbhvn. — Kronen, Petersen, afgik 17. Juli fra Newcastle, bestemt til Nykjøbing, F. — Lolland, Ankersen, afgik 17. Juli fra Newcastle, bestemt til Nyborg. — Storebelt, Güllich, afgik 18. Juli fra Nakskov, bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Union, Bloch, afgik 18. Juli fra Odense, bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg.

Anglo Dane, Petersen, afgik 17. Juli fra Kbhvn., bestemt til Antwerpen. — Axelhuus, Goll, afgik 17. Juli fra Stavanger, bestemt til Kbhvn. og Stettin. — Bergenhuus, Jørgensen, afgik 15. Juli fra Kbhvn., bestemt til Hamburg. — Charkow, Norden, ankom 16. Juli til Aarhus, bestemt til Libau. — Christian IX, Møllerup, ankom 16. Juli til Kbhvn., bestemt til London. — Christianssund, Jensen, afgik 18. Juli fra Kbhvn., bestemt til Vestnorge. — Frederik, Harboe, ankom 12. Juli til Hull, bestemt til Kbhvn. og Königsberg. — Jolantha, Hansen, ankom 14. Juli til Königsberg, bestemt til Kbhvn. og Hamburg. — Kasan, Thomsen, passerede 17. Juli Hanstholm, bestemt til Kbhvn. og Königsberg. — Laura, Christiansen, ankom 26. Juni til Reykjavik, bestemt til Færøerne, Granton og Kbhvn. — Libau, Andersen, afgik 17. Juli fra Danzig, bestemt til Kbhvn. og Hamburg. — Minsk, Olsen, afgik 14. Juli fra Liverpool, bestemt til Kbhvn. — Louise, Brabrand sen., ankom 16. Juli til Königsberg, bestemt til Kbhvn. og Hull. — Fanø, Andersen, passerede 16. Juli Skagen, bestemt til Hull. — Moskov, Petersen, afgik 17. Juli fra Kbhvn., bestemt til Riga. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom 16. Juli til Antwerpen, bestemt til Kbhvn. og Riga. — Nordjylland, Jensen, ankom 14. Juli til Kbhvn., bestemt til Hamburg. — Odin, Frisenette, ankom 14. Juli til Hamburg, bestemt til Königsberg. — Perm, Christensen, ankom 14. Juli til Kbhvn., bestemt til Königsberg. — Botnia, Holm, afgik 10. Juli fra Granton, bestemt til Færøerne og Island. — Romny, Nielsen, ankom 18. Juli til Libau, bestemt til Kbhvn. og Hull. — Thyra, Garde, afgik 17. Juli fra Kbhvn. til Færøerne og Island. — Tula, Paaske, ankom 14. Juli til Kbhvn., bestemt til Danzig. — Valdemar, Sørensen, passerede 17. Juli Hanstholm, bestemt til Kbhvn. — Vend-syssel, Sørensen, ankom 15. Juli til Kbhvn., bestemt til London. — Ceres, Svensson, ankom 15. Juli til London, bestemt til Libau.

### Dannebrog.

Christiansborg, Ewaldsen, afgik fra Newcastle 12. Juli til Kronstadt. — Fredensborg, van Deurs, afgik fra Wiborg 16. Juli til Calais. — Frederiksborg, Hartmann, afgik fra Stugsund 12. Juli til Rotterdam. — Rosenborg, Schultz, ankom til Antwerpen 8. Juli.

### Carl, Skjold, Gorm.

Gorm, N. W. Schmidt, afgik fra Blyth 12. Juli, ankom til Cronstadt 18. Juli. — Frode, C. F. Christensen, afgik fra Sunderland 16. Juli, bestemt til Stettin. — Knud, N. P. Jørgensen, afgik fra Libau 10. Juli, bestemt til Antwerpen. — Svend, Aug. S. Hveysel, afgik 17. Juli fra Rouen, bestemt til Blyth. — Erik, H. W. Wrisberg, afgik 18. Juli fra Riga, bestemt til Ghent. — Skjold, N. O. Risø, afgik 18. Juli fra Swinemünde, bestemt til Riga. — Olaf, C. Holst, afgik 15. Juli fra Newcastle, bestemt til Cronstadt. — Volmer, J. P. Jørgensen, afgik 16. Juli fra Antwerpen, bestemt til Riga. — Dan, C. M. Kraemer, afgik 18. Juli fra London, bestemt til Sunderland. — Magnus, W. Aaris, afgik 12. Juli fra Stettin, ankom til Riga 14. Juli.

### Kjøbenhavn.

Carl Hecksher, Petersen, afgik fra Riga 12. Juli ankom til Rotterdam 18. Juli. — Hafnia, Neergaard, afgik fra Sunderland 13. Juli, ankom til Kbhvn. 16. Juli. — Jylland, Starch, afgik fra Dunkerque 13. Juli til Cronstadt. — Russia, Rasmussen, ankom til Riga 13. Juli. — Sjælland, Hansen, afgik fra London 15. Juli, ankom til Hull 16. Juli.

**Det danske Petroleums-Aktieselskab.**

Christine, Larsen, afgik fra Philadelphia 16. Juli til Kbhvn.

**Det Store Nordiske Telegrafelskab.**

H. C. Ørsted, Ørsted, afgik fra Shields 2. Juli, ankom til London 4. Juli. — Store Nordiske, Suenson, ankom til Shanghai 4. Juli.

**Det Dansk-Russiske Dampskibsselskab.**

Johan Siem, J. Rasmussen, afgik 6. Juli fra Blyth, ankom 13. Juli til Kronstadt. — Pawel Andrejeff, P. Mørch, afgik 12. Juli til Blyth, ankom 18. Juli til Kronstadt. Peter Berg, Chr. Jensen, afgik 9. Juli til Kronstadt, ankom 16. Juli til Antwerpen. — Alexander Shukoff, L. Johnsen, afgik 30. Juni til Methil, ankom 7. Juli til Kronstadt.

**Jydsk-Engelske Dampskibsselskab, Aarhus.**

Hengest, Olsen, afgik fra Aarhus 12. Juli, ankom til Newcastle 15. Juli. — Octa, Enemark, afgik fra Newcastle 12. Juli ankom til Gøteborg 15. Juli. — Orrik, Erichsen, afgik fra Gøteborg 12. Juli, ankom til Newcastle 15. Juli.

**Chr. Simoni, Aalborg.**

Flora, Larsen, ankom til Kotka, 18. Juli — S. I. Lund, Petersen, ankom til St. Petersburg. 15. Juli.

**Sejlskibe.****Fanø, Nordby.**Afma, Clausen, afgik fra Antwerpen 12 Juli, til Haiti. — Claus, Clausen, ankom til Laguna 18. Juni fra Cardiff. — Erna, Thomsen, ankom til Rangoon 16. Juli fra Port Elisabeth. — Mette Cathrine, Ankersen, ankom til Falmouth 13. Juli, fra St. Croix. — Nanna, Warrer, ankom til Montevideo 9. Juni fra Rio Janeiro. — Poul, Hansen, prajel 11. Juni paa 12<sup>o</sup> N. B. 26<sup>o</sup> V. L. — Professor, Callesen, ankom til Rosario 13. Juli fra Santos. — Solid, Jørgensen, passeret Lizard 12. Juli til Hamborg.**M. N. Fischer, Vejle.**

3 mastel Staal-Skonnert Wedle, Henningsen, ankom til Hampton Road 28. Juni fra Aracaju, afgik 14. Juli med Ordre til Philadelphia.

**M. Christiansen, Rønne.**

Erik, Schou, afgik fra Archangel 21. Juni til Grimsby. — Jørgensen, Jørgensen, ankom til Tørefors (Harparanda) 24. Juni, bestemt til Cadix. — Tordenskjold, Clausen, afgik fra Miramibie 14. Juni, ankom til Dublin 9. Juli.

**M. J. Ipsen, Rønne.**

Camloos, Pedersen, afgik fra Grimsby 7 Juli, ankom til Rønne 16. Juli

**Kjøbenhavns Fisketilførsel pr. Jernbane og Fragtskib.**

Maj 1894.

	Fersk Fisk	Pd.	Skaldyr	Salt Sild	Klipfisk og salt Fisk	Konserves
			Pd.	Td.	Pd.	Pd.
<b>A. Fra Indlandet</b> pr. Jernbane.....	alle Slags	988,786	20,600			
pr. Fragtskib .....	—	9,839		3		
	fersk. & røg. Sild	314,754				
	Lax	8,873				
<b>B. Fra Bilandene</b> pr. Fragtskib .....				145		768,230
<b>C. Fra Udlandet</b> pr. Jernbane .....	alle Slags	32,412				
pr. Fragtskib .....	—	47,800	37,40	555	820	42,952
	fersk Sild	55,600				
	— Makrel	42,180				
	— Lax	1,726				
Ialt tilført pr. Jernb. og Fragtskib . . .		1,501,970	24,340	703	769,050	42,952

**Kjøbenhavns Fiskeudførsel pr. Jernbane og Fragtskib.**

Maj 1894.

	Fersk Fisk	Pd.	Skaldyr	Salt Sild	Klipfisk og salt Fisk	Konserves
			Pd.	Td.	Pd.	Pd.
<b>A. Til Indlandet</b> pr. Jernbane .....	alle Slags	21,538	374			
<b>B. Til Udlandet</b> pr. Jernbane .....	—	160,380	182			
pr. Fragtskib .....	—	82,635	1,140	268	112,791	5770
	Sild	6,300		+ 20982 $\overline{7}$		
	røget	22,465				
Ialt udført pr. Jernb. og Fragtskib . . .		293,318	1,696	268 Td.	112,791	5770
				+ 20982 $\overline{7}$		

**Fragtberetninger.**

D'Hr. Holm &amp; Wonsild, Kjøbenhavn og Lübeck, meddele os den 18. Juli:

St. Petersburg noterer:

London 1/—, Rotterdam 1 0<sup>3</sup>/<sub>4</sub> à 1 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> d., Amsterdam 1 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> d., Bremen By 1/3 d., Antwerpen, Dunkirk eller Ghent 1 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> à 1/3 d., Rouen 1/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> d. à 1,6 d., Bristolkanalen 1/6 à 1 7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> d., alt pr. 496 lbs. Hvedebasis; til Stettin eller Lübeck à 9 Rmk. pr. 2000 Kilos Rugbasis.

Riga og Libau noterer:

Leith, Hull eller London 10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> d., Rotterdam 10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> d., Antwerpen 10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> d. à 11<sup>1</sup>/<sub>4</sub> d., Rouen 1 2<sup>1</sup>/<sub>4</sub> d., Bordeaux 1/3 à 1 4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> d., alt pr. 320 lbs. Havrebasis.

Danzig — god dansk Havn, 40 Pf. pr. 50 Kilos Klid.

Malmø — Dunkirk 8 frcs. pr. Ton Melasse.

Middlesbro — Kjøbenhavn 5/6 d. pr. Ton Phosphate.

Sejlskibe:

Fra Nordfrankrig til danske Havne betales 8 à 9 francs pr. Ton Oliekager, 12 frcs. pr. Ton Klid. Fra Hull eller Grimsby til Danmark 10 sh. pr. Ton Klid, Fra St. Peters-

burg til Danmark 13 M. pr. 2000 Kilos Oliekager. Fra Danzig til Danmark 40 Pf. pr. 50 Kilos Klid.

D'Hrr. **N. Johansen & Dahl, Liverpool**, meddele os under 14. Juli:

Frugtmarkedet vedbliver gennemgaaende meget utilfredsstillende, med liden Efterspørgsel efter Tonnage i de fleste Retninger. — Kun faa Befragtninger finder Sted til Sortehavet og Nærhed, saa at der maaske derfra vil vise sig Knaphed for Skibsrmm hjemover om en Maaned eller to, hvilket formodentlig kan have en Bedring tilføje.

Træfragterne fra Gulfhavnene og Canada ere en Smule lavere, og kun faa Ordre findes i Markedet.

Fra Staterne er der intet Liv i Korn-Fragterne, ej heller i Bomuld, hvorimod der er god Efterspørgsel for Phosphate Skibe. Prompte Baade finde godt Begær fra Cuba til Staterne til lønnende Rater, idet der betales 13, 14 og 15 cents for Sukker til Boston, Philadelphia og New-York.

Langvejsfragterne fra saavel Ost-Indien som Vestkysten

Amerika og Australien vedblive at være trevne for prompt Lastning, men der synes at være fastere Stemning for senere Afskibning.

Dampskibe sluttedes i forløbne Uge som følger: Fra Sortehavet til 11/9, Azoff 12/6 à 13/—, Donau 12/ à 12/6, Elba til Middlesbro 8 9, Alexandria til Stockholm 14/6, Huelva til Tønning 9/—, Rotterdam 6/3, Tampa til Rotterdam 19/—, Charlotte Harbour til U. K. 17/6, Ferdinandina til Stettin 19/6, Colombo og Cochin til London 30/, Java til U. K. Kontinentet 32,6, Rangoon eller Bassin 28/9, Calcutta til Dundee 27/6.

For Sejlskibe sluttedes fra Liverpool til Halifax Salt à 4/—, og Retur Planker à 36/3, Cardiff til Bahia 12/— à 13/—, Buenos Ayres 10/6, Rio Janeiro 13/6, Savannah til U. K. Kont., Kanalen f. O. 2/6 à 2/9 for Harpix, 1/3 extra for Terpentin. Pensacola og Nabolhavne til Europa 95/ for Pitch Pine. Fra de nedre Canadahavne til Vestengland 37/6 à 45/— for Planker.

Skib »Walter O. Walker«, 1413 Reg. Tons, bygget i Nova Scotia 1875 er netop solgt ved Tvangsauktion for £ 850.

**Klager over Bladets Forsendelse bedes hurtigst muligt indsendte til Holsteinsgade 9, Kjøbenhavn. Ø.**

## Efterretninger for Søfarende.

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

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

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

Paa *Havreøen* 11 Fod.

I *Kanalen* 10 Fod.

Paa *Fjordgrunden* 11 Fod.

**Aalborg—Hals.** Fra 20de Juli til 1ste Sept. 1894 brænder hver Fredag og Lørdag fra Kl. 8 til 9½ Em. fire hvide Lanterner paa Strækningen mellem *Aalborg* og *Hals*, nemlig: Ved *Bredhage*, *Vester-Laden*, *Kanalhøgen* og *Frydenstrand*.

**Kattegat. Aalborg-Bugt.** Ved V.-Siden af *Østre-Flak* er i 4½ Fv. Vand udlagt en hvid Spidstønde med hvid Stage og 3 nedadbundne Koste, c. 5 Kbl. V. for 20 Fods Pullen. 56° 58' 17" N. Br. 10° 55' 1" Ø. Lgd.

Paa Pullen ligger en Bøje med kort, hvid Stage.

Ved Ø.-Siden af *Østlige-Knold* er i 6 Fv. Vand udlagt en rød Cigartønde, c. 3 Kbl. NØ. t. Ø. for 21 Fods Pullen. 56° 58' 6" N. Br. 10° 47' 5" Ø. Lgd.

Paa Pullen ligger en Bøje med kort, rød Stage.

### Østersøen, Sundet og Lille Belt.

**Sverig. Steaskärs Grund. Bondökallerne. Piteå. Bottniske Bugt.** I Farvandet fra *Piteå* til Søen har Damperen »S. G. *Hermelin*« stødt paa en 12 Fods Grund, der har faaet Navnet *Stenskärs Grund*. Den ligger 1¾ Kml. V. t. N. fra Baaken paa *Bondökallerne*. Ved Grundens Ø.-Side er udsat en Stage. 65° 8' 20" N. Br. 21° 47' 25" Ø. Lgd.

**Finland. Finske Bugt. Helsingfors.** I *Helsingfors* N.-lige Havn ere følgende Grunde afmærkede saaledes:

Ved Ø.-Spidsen af *Elisabeth Rev* er i 13 Fod Vand udsat en Stage, hvid foroven, rød forneden, c. 0,7 Kbl. S. 59° Ø. fra Landingsbroen ved Kasernen.

Ved *Tjärholm Rev* V.-Side er i 12 Fod Vand udsat en Stage, rød foroven, hvid forneden, med 1 nedad bunden Kost, c. 1 Kbl. N. 73° Ø. fra N.-Enden af Træbroen ved den N.-lige Kaj.

**Rusland. St. Petersburg Bugt.** Ved Grunden *Sineflag* ere følgende Tønder flyttede og ligge nu saaledes:

Den første sorte Tønde i *Korabelni* Farvand 2,2 Kbl. N. 18° Ø. fra Signalmasten paa Hovedet af Dæmningen ved Indløbet til *Neva*.

Den røde *Sineflag* Tønde 5 Kbl. N. 60° Ø. fra Signalmasten.

Den første hvide Tønde ved Indløbet fra *Neva* i *Galceren* Farvand 5 Kbl. N. 51° Ø. fra Signalmasten.

Den anden hvide Tønde i samme Farvand 4,8 Kbl. N. 41° Ø. fra Signalmasten.

**Tyskland. Frisches Haff.** Ved Enden af *Danziger* Farvand er opført en Baake, hvorfra vises et Fyr. Baaken staar paa det Sted, hvor Løbet til *Weischel-Haff-Kanal* gjør en Bøjning og Farvandet gaer ind til *Stobbendorf*. Fra Baaken gaer Løbet *Jungfersche-Fahrt*, som er afmærket med to Tønder, mod S.

**Eckernförde Fjord. Mittelgrund.** Spirtønderne A og B ved *Mittelgrund* i *Eckernförde Fjord* ere hvide.

### Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Vrag i Nordsøen.** Den 10de Juli. 54° 41' N. Br. 1° 43' Ø. Lgd. Vrag af et Fiskerfartøj, kun lidt over Vandet

**Slesvig. Før.** Den 1ste Aug. 1894 ombyttes den sorte Spidstønde ved *Nüshörn* med en hvid Spirtønde. paamalet *Bühne*, med Ø.-lig Topbetegnelse.

**Elben. Altenbruch.** Den 15de Juli 1894 forandres *Altenbruch* Fyr med Formærkelser, som nu viser Lys i 20 s., Mørke i 10 s. til at vise Lys i 4 s., Mørke i 2 s.

**Elben. Juels-Mittelgrund.** Den 10de Juli 1894 udlægges i 13 Fod Vand, ved *Juelsand* mellem de røde Spirtønder J. og K., ved det N.-lige Farvands S.-Side, en rød Spirtønde J. K. 53° 36' 40" N. Br. 9° 34' 44" Ø. Lgd.

Spirtønde K flyttes op ad Floden i 13 Fod Vand, Lavvande, til 53° 36' 30" N. Br. 9° 35' 9" Ø. Lgd.

De grønne Sektorer i *Twielerfleth* Fyr og i *Lühe* Fyr forandres saaledes, at begge Fyrs Lysgrænser mellem hvidt og grønt Lys gaer over Tønde K.

**Holland. Friesche Zeegat.** I *Noordwest-Gat* ere Spidstønderne Nr. 3, 4 og 5 flyttede lidt efter Farvandet.

I *Noordoost-Gat* ligger:

Anduvningstønden i 25 Fod Vand.	53° 32' 7" N. Br.	6° 9' 17" Ø. L.
Spidstønde Nr. 1 i 16	— 53° 31' 47" —	5° 58' 10" —
— Nr. 2 i 11	— 53° 31' 17" —	6° 6' 42" —
— Nr. 3 i 11	— 53° 30' 58" —	6° 5' 42" —
Stumptønde Nr. 1 i 15	— 53° 31' 26" —	6° 8' 58" —
— Nr. 2 i 10	— 53° 31' 3" —	6° 7' 4" —
— Nr. 3 i 11	— 53° 30' 38" —	6° 5' 48" —

**Holland. Zeegat van Texel. Molengat.** I *Molengat* ere følgende Tønder flyttede og ligge nu saaledes:

Stumptønde Nr. 1 med afkortet Kegle i 19 Fod Vand. 53° 0' 11" N. Br. 4° 39' 46" Ø. Lgd.

Stumptønde Nr. 2 i 16 Fod Vand. 52° 59' 27" N. Br. 4° 40' 32" Ø. Lgd.

Stumptønde Nr. 3 med Kryds i 13 Fod Vand. 52° 58' 50" N. Br. 4° 41' 16" Ø. Lgd.

Spidstønde Nr. 1 med Ballon i 13 Fod Vand. 52° 59' 25" N. Br. 4° 39' 37" Ø. Lgd.

**Frankrig. Fyrskibet »Ruytingen«** er midlertidig ombyttet med et Reservefyrskeib af samme Udseende og med samme Topbetegnelse. Det viser rødt Et-Blink hver ½ Minut, men Lysstyrken er meget formindsket. Taagesignal: Klokke, hvormed der gives tilsvarende Signal som Fyrskibets Sirene.

**England. Themsen.** Den 1ste Sept. 1894 skal i *Duke of Edinburgh Channel* Tønden *Shingles-Patch* Nr. 2 flyttes 2 Kbl. VNV. hen i 28 Fod Vand. Tønden *Shingles-Patch* Nr. 3 indrages.

I *Queens-Channel* inddrages samtidig *South-Knoll* Tønden.

**England. Yarmouth. Hemesby Swatchway.** I *Hemesby Swatchway* er Dybden mellem den SØ.-lige *Coekle* Tønde og *Caister* aftagen betydelig. Med almindelig Lavvande er der nu kun 9½ Fod Vand 3 Kbl. S. 30° V. for den SØ.-lige *Cockle* Tønde.

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

**Frankrig. Baie de Saint-Brieuc.** Vraget af Damperen »*Ville de Saint Brieuc*« har forandret Plads og ligger nu paa Grund i 16 Fod Vand paa NV.-Enden af Grunden *Saint-Marc*, 1,2 Kml. N. 25° V. fra Signal-Stationen *Saint-Quay*.

### Nordlige Atlanterhav.

**Vrag m. m. i Atlanterhavet.** I *Atlanterhavet* er Vrag m. m. truffen saaledes:

Den 9de Juni. 46° 19' N. Br. 54° 18' V. Lgd. Skib paa c. 150 Tons med Bunden opad.

**Vor Korrespondent i Newcastle o/ Tyne** meddeler os under 14. Juli:

Vort Fragtmarked er ingen Forandring undergaaet siden min sidste Beretning. Af de foregaaede Befragtninger nævnes: Tyne, Blyth eller Wear til Cronstadt 3/9, 3/10<sup>1/2</sup> og 4/—. (1700), Coke 6/3, Reval 4/4<sup>1/2</sup>, Neufahrwasser 3/9, Swinemünde 3/9, Stettin 4/3, Wismar 4/1<sup>1/2</sup>, Rostock 4/6 og 4/9, Lübeck 4/1<sup>1/2</sup>, Aalborg 3/10<sup>1/2</sup> (1500), Kjøbenhavn 4/3 (1400) 4.3 ÷ 2<sup>0</sup>/<sub>0</sub> (1350), Oaxen 3/10<sup>1/2</sup>, Stockholm 3/9 og 3/10<sup>1/2</sup>, Bilbao 3/4<sup>1/2</sup>, 500 del, noteret Kurs, do. 4.—. 250 del, Kurs 48 d., Lissabon 5/9 Kul, 7/9 Coke, 1300, Carthage 6/—, not. Kurs, Genua 5/—, Neapel 5/3 Kul, 7,8 Jern, Venedig 6/4<sup>1/2</sup> og 6/1<sup>1/2</sup>, Alexandria 5/1<sup>1/2</sup> (3000), Oran 5/6 (1600).

Donau og Sortehavsfragterne ere flove, fra Odessa bydes 10/6 til 10/9 med 1/— mere for Lastning Nicolajeff, og fra Sulina 11/0 til 11/6 n. c.

Fra Azoff er Noteringen 12/6 n. c. for prompt, 13,6 n. c. per. September.

Fra Donauen er 12/6 n. c. det højest opnaelige for prompt Lastning.

Fra Middelhavet er sluttet:

Alexandria til Stockholm, 1650 t., 14/6, Sukker, Smyrna til London eller Hull, 2500 t. 10/—, Bilbao til Middlesbro 5/1<sup>1/2</sup> og 5/3, til Rotterdam 5/7<sup>1/2</sup>, Terneusen 5/7<sup>1/2</sup>, Tyne 4/10<sup>1/2</sup>, Huelva til Tønning 9/— fri Losning, til Rotterdam 6/3 til Tyne 6/—, til Newport 7/1<sup>1/2</sup>, til London 7/6, fri Losning, Licata til Antwerpen 1600 t 12 frcs., Byg, Carloforte til Antwerpen 1400 t. 12 frcs.

Fra Østersøen er sluttet:

Haparanda til Bordeaux 550 stds, 42 frc. D. B. b., Gesle og Skefteå til Calais, 400 stds. 34 frc. D. B. b., Hernæsund til Boulogne, 500 stds. 32 frc., Neder-Calix til Whitehaven 420 stds. 32/6 D. B. 35/ b., Borgå og Lovisa til London 450 stds. 22/ D. B., Kotka til London 240 stds. 25/—, Slaver, Riga til Cardiff, 32/ Lathwood, 7/— Sleepers, 19/— Deals, Archangel til London eller F. C. 590 stds., 41/9 D. B. b.

Den 16de Juni. 46° 34' N. Br. 53° 37' V. Lgd. Fiskefartøj med Bunden opad og Rundholter langs Siden.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Nantucket Sound. Kill Pond Bar.** Kill Pond Bar East sorte Spirtønde Nr. 1, udfør *Dennisport*, ligger i 16 Fod Vand paa Grundens Ø.-Kant, fra *Bass River* Fyr i S. 60° Ø., og fra *Bishop and Clerks* Fyr i N. 62° Ø.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. New-York. Kill Vann Kull.** Vraget af Damperen »*Canonicus*» ligger sunket i 7<sup>1/2</sup> Fv. Vand midt i *Kill Van Kull*, lige overfor *Port Richmond*, fra *Bergen Point* Fyr i Ø. og fra *Port Richmond* Dampskibsbro i N. 6° Ø. En rød Spirtønde er udlagt tæt S. for Vraget.

**North Carolina. Cape Fear River. New Channel.** Omtrent den 10de Juli 1894 forandres *New Channel* Ledefyr saaledes:

Det hvide, faste Forfyr flyttes c. 150 Alen N. 25° V. hen. Flammens Højde: 20 Fod. Fyret vises fra en hvid, firkantet, pyramideformet Baake, som staaer i Vandet, ved Skjæringen mellem Midtlinien i det nye gravede Løb og Ledelinien, som gaar gennem dette Fyr og *Cape Fear* Fyr og som i N. 25° V. leder op ad Floden henimod *Southport*, efter at man har forladt *Smith Island* Ledelinie. 33° 52' 36" N. Br. 78° 0' 1" V. Lgd.

Det hvide, faste Bagfyr flyttes c. 170 Alen N. 26° V. hen. Flammens Højde: 37 Fod. Fyret vises fra en hvid, firkantet, pyramideformet Baake, som staaer i Vandet, c. 1,200 Alen N. 57° Ø. fra Forfyret. 33° 52' 49" N. Br. 77° 59' 36" V. Lgd.

**North Carolina. Cape Fear River. Smith Island.** Omtrent den 10de Juli 1894 forandres *Smith Island* Ledefyr saaledes:

Det røde, faste Forfyr flyttes c. 800 Alen N. 84° V. hen. Flammens Højde: 13 Fod. Fyret vises fra en hvid, trekantet pyramideformet Baake, som staaer i Vandet i Forlængelsen af Linien, som i det dybeste Vand gaar fra *New Channel* Ledelinie til Ledelinien, der angives ved Linien gennem *Cape Fear* Fyr og Forfyret i *New Channel* Ledelinie, og som i N. 25° V. leder henimod *Southport*. 33° 53' 12" N. Br. 77° 59' 53" V. Lgd.

Det røde, faste Bagfyr flyttes c. 1,000 Alen N. 47° V. hen. Flammens Højde: 24 Fod. Fyret vises fra en hvid, trekantet, pyramideformet Baake, som staaer i Vandet, c. 1,400 Alen N. 32° Ø. fra Forfyret. 33° 53' 36" N. Br. 77° 59' 34" V. Lgd.

**South Carolina. Charleston. Swash Channel. Outer North Jetty.** Outer North Jetty røde Spidstønde No. 2, ved N. Siden af Indløbet til *Swash Channel*, er inddraget.

### Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**Frankrig. Nouvelle.** Der er nu mindst 13 Fod Vand i Indløbet til *Nouvelle* Havn. Vandstandssignaler vises ikke mere.

**Hérault.** I Løbet gennem *Grau d'Agde* er der nu kun 8 Fod Vand.

**Østerrig-Ungarn. Fiume Bugt. Abazzia.** Ved *Abazzia* er det hvide Havnefyr slukket og det grønne, faste Fyr flyttet til det nye Molehoved. Synsviddens: 3 Kml.

**Cattaro Bugt. Traste Bugt.** Tønden, som laa ved det Ø. lige Indløb til *Traste* Bugt, er indragen.

**Rusland. Det sorte Hav. Ak Burun.** En sort og hvid Spirtønde er udlagt ved et Vrag, som ligger sunket fra *Ak Burun* i S. 41° Ø., 1<sup>1/4</sup> Kml. og fra *Kamish* Fyr i N. 72° Ø. En Mast er over Vandet. 45° 18' 20" N. Br. 36° 30' 25" Ø. Lgd.

**Marokko. Ceuta.** N.-Molen, som er under Bygning ved *Ceuta*, er nu 140 Alen lang i N. 80° V. Kranen som benyttes ved Bygningen, flyttes hver Aften, saa at det grønne Fyr paa Molen lyser frit over Rheden.

### Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Old Tampa Bay.** De røde Baaker Nr. 8 og 12 ved Indløbet til *Old Tampa Bay* ere ved Paasejling ødelagte.

**Columbia. Colon. Isla Grande.** Det hvide Blinkfyr paa *Isla Grande* skal, for at undgaa Forveksling med *Toro* Fyr, saa snart som mulig forandres til et rødt og hvidt Blinkfyr.

**Mosquito Kyst. Great Corn Island.** Ved *Great Corn Island* er i *Southwest Bay* fundet en 3 Fv. Grund, fra *Quin Bluff* i N. 60° V., 8<sup>1/2</sup> Kbl. og fra V-Enden af *Great Corn Island* i S. 28° V. Herfra gaar en c. 1<sup>1/2</sup> Kbl. bred Række af Grunde 1/2 Kml. Ø. t. N. hen og forener sig med Kystens 3 Fv. Grænse. Den V.-ligste Grund ligger paa 12° 9' 2" N. Br. 83° 5' 0" V. Lgd.

**Dominique. Molen ved Roseau.** Ved *Roseau* er den gamle Stenmole kun paa en kort Strækning over Vandet. Omtrent 400 Alen V. for Stenmolen er bygget en ny Træmole.

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

**Brasilien. Pernambuco.** I *Pernambuco* Havn er der kun meget lidt Plads for Skibe med 19 Fods Dybgaende, da Havnen, efter at Uddybningen er ophørt, hurtig sander til. Det lille Løb *Picao* ligger i Linien, de to smaa, S.-lige Vagtaarne paa Fort *Brun* overet.

### Karantænebestemmelser m. m.

*Sverig.* — Følgende Dele af *Finland*, nemlig *Åbo* og *Björneborg* Lehn med *Aland*, samt *Nyland* og *Wiborg* Lehn ere erklærede for kolerasmittede.

*Kurland* og den *belgiske* Provins *Liege* ere erklærede for kolerasmittede.

*Portugal.* — *Kronstad* er erklæret for kolerasmittet, de øvrige Havne i den *Finske Bugt* samt alle *russiske* Havne i *Østersøen* for mistænkte. *Danzig* og Havnene i *Danzig Bugt* ere erklærede for kolerafri.

*Spanien.* — *St. Petersburg*, *Kronstad* og 85 Kml Omkreds er erklæret for kolerasmittet.

*Canton* er erklæret for kolerasmittet. Karantænen er ophevet overfor Skibe fra *Guayaquil*.

*Malta.* — Karantænen overfor *Portugal* er hævet.

### ABONNEMENTSPRISEN

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

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelt Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges hos „Adam“, Højbroplads og Tivoli, „Lynet“, Bredgade, hos Avissejlgere i Havnen og flere Steder.

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

### AVERTISSEMENTSPRIS:

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

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER FREDAG.

Nr. 44.

Kjøbenhavn, Fredag den 27. Juli 1894.

1. Aarg.

INDHOLD: Imbetiba m. m., af M. Nissen. — Det russiske Passagerdampskib »Wladimir«s Undergang i Sortehavet. — Danske Sømand i vore Dage, af Peder Hedegaard. — Fra Sø og Land. — Havarier og Forlis. — Skibsfetterretninger. — Fragtberetninger. — Efterretninger for Søfarende.

**AXEL E. AAMODT.**  
18, Kongens Nytorv 18.  
Grundlagt 1857. Telefon 106.  
*Stempelpapirs-Udsalg.  
Lejekontrakter.  
Huslejekvitteringer etc.*

Telefon 1268.  
Telegr.-Adr. Nilsson 167.

**Carl Nilsson,**  
Amallegade 37,  
Kjøbenhavn K.  
Lager af Olier og Maskin-Artikler.  
Leverandør  
til de fleste danske Damp-  
skibsselskaber.

**C. M. Fønnesbech,**  
Specialforretning i The.  
Fine, kraftige Kvaliteter;  
Udsalg: Østergade 10. Kjøbenhavn.

**Carbolineum.  
Creosotolie.**  
Oskar Borch,  
Gothersgade 158.

**Cacaopulver,**  
Kæks, Biscuits, Chokolade,  
Confekt.  
Brødr. Tychsens Fabrikslager,  
Lille Kannikestræde 3. Kjøbenhavn K

**Anders Nielsen,**  
Fredericiagade 27.  
Største Lager  
af  
Fedevarer.

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

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

**J. Chr. Petersens  
Papirhandel,**

Store Kirkestræde 1.  
Grundet 1845 Telefon 248.

**Ny Skibsdagbøger  
med klassificeret Papir  
billigst.**

De af Toldvæset  
anbefalede

**Toldblanketter**  
ere paa Lager  
hos

**S. Friedländer,**  
14 Ved Stranden.

**Jens Emil Juhl,**  
Hovedagent for  
Dansk Livsforsikringsselskab  
**HAFNIA**

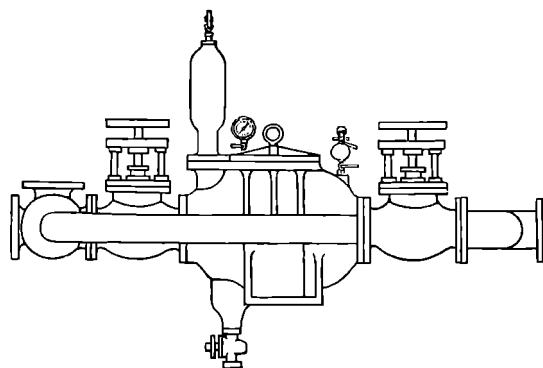
Raadhuspladsen 51. Kontortid 9-5.  
Telefon 3326.

**Ankere & Kjæder,  
Tougværk og alle  
Skibs-Inventarier**  
anbefales fra Lager.

**John Forbæch,**  
St. Annæ Plads 19 & 21.

**A. C. Perchs**  
Thehandel Eftf.,  
A. Rosourus Hansen,  
Kronprinsensgade Nr. 5,  
grundlagt 1835,  
anbefaler ny hjemkommen The  
af udsøgt Ima Kvalitet.

**Edmiston's Fødevands-Filter.**



Filter for Landkjedler.

Skibs-Filter.

**FRED. STIELTJES & Co.,**  
Bredgade 43, Kjøbenhavn.

**Dækskoste**

Dækskoste, 13 Rækker halvstive Piasava	6 Kr.	pr. Dusin.
do, 13 do, fint Piasava ud- mærkede Koste til Spulning af Dækket	7 »	»
Tjærekoste, rene Børster.....	7 » 50	»
Levanger .....	7 »	»
Kosteskafter .....	1 »	»

Alle Sorter Malerpensler anbefales. Ethvert Rederi samt Damp- og Sejskibsførere vil se deres Fordel ved at købe deres Forbrug af Børstenbinderarbejde direkte hos mig, da jeg fabrikerer det selv. Ingen Specialiteter; som Fagmand udfører jeg alt til Faget henhørende. Telefon Nr. 2625.

**HANS PREHN,**  
Børstenbinder.  
Fabrik for Dæks- og Gadekoste.  
Vesterbrogade 46.

**H. C. Petersen & Co.,**  
Udstillingsbygningen, Kjøbenhavn V.  
Ludwigsbergs Donkey Pumper,  
Pulsometre, Centrifugalpumper,  
samt alle Sorter Pumper og Sprøjter  
i bedste Konstruktioner  
til billige Priser.

**Engelberts originale Olie,**  
bedste Cylinder-Olie,  
leveres til nedsat Pris.

Mod Efterligninger advares.

# „Dansk Søfartstidende“

begyndte den 1. Juli et nyt Kvartal. Bladet bringer Artikler om alle i Forbindelse med Skibsfarten og Fiskeriet staaende Forhold og følger alle Bevægelser paa Søfartens Omraade her hjemme og i Udlandet; det bringer ugentlige Beretninger om Fragtforholdene gennem Meddelelser fra London, Liverpool, Newcastle o/ Tyne, Lübeck, New-York og Kjøbenhavn; det indeholder Søkortarkivets „Efterretninger for Søfarende“.

„Dansk Søfartstidende“ bringer en ugentlig Oversigt over danske Skibes Bevægelser, støttet paa Meddelelser fra de fleste danske Damp- og Sejlskibs-Rederier; endvidere udførlige Meddelelser om Nybygninger, Havarier, Forlis. Det bringer Beretninger om Forhyringsforholdene, maanedlige Meddelelser om Fiskeeksporten og Fiskehandelen, Oversigt over de meteorologiske Forhold m. m. m.

„Dansk Søfartstidende“, Organ for Søfarten og Fiskeriet, fremtræder tillige som Efterretningsorgan for Skibsfarten og bringer gennem sine talrige Forbindelser i Ind- og Udland udførlige og paalidelige Meddelelser om alle Søfartsforhold.

Abonnement for Juli Kvartal 1894 à 1 Kr. 50 Øre foruden Postpenge, tegnes paa alle kgl. Postkontorer og Brevsamlingssteder, i alm. dansk Skibsførerforenings Kontor, St. Annæ Plads 13, K, fra 11—3, i Redaktionen, Holsteinsgade 9, Ø, og hos Fuldmægtig Westrup i det forenede Dampskibsselskabs Skibsinspektion. Dansk Søfartstidende egner sig fortrinligt til Annoncer, der ønskes udbredte i alle Søfartskredse i Ind- og Udland.

Annoncer modtages ovennævnte tre Steder og i Triers Bogtrykkeri, Bredgade 32, K.

## Galle & Jessens

oljefri, rene Poudre

## Cacao uden Sukker

kan særlig anbefales

til Skibsbrug.

## E. Husted & Co.

Merchants & Ship Brokers,

Newcastle on Tyne.

Telegrams: Husted.

## Maskinistexamen.

Maskinistexamen afholdes ved Søværnets Skole for Skibbygning og Maskinvæsen paa Orlogsværftet i Kjøbenhavn og begynder den 22. August d. A.

De, der agte at indstille sig til Examen, have derom at indgive en egenhændig skreven Begjæring til Undertegnede inden den 8. August d. A., indeholdende Oplysning om den Paagjældendes fulde Navn, Fødested, Fødselsdag, Aar og Adresse samt hans Betegnelse i Udskrivningsvæsenets Ruller, ledsaget af Modenhedsbevis og Værkstedbeviser.

Forsaa vidt den Paagjældende tidligere har været indstillet til nævnte Examen, skal dette angives i Begjæringen.

Examinanderne skulle møde den nævnte Dag Kl. 8 Form., medbringende Tegneredskaber, Maalestok med engelsk Maal og Logaritmetabeller.

Orlogsværftet, Kjøbenhavn C, den 21. Juli 1894.

A. H. M. Rasmussen,  
Underdirektør,  
Formand

i Examenskommissionen.

Orlogsværftet i Kjøbenhavn ønsker at afhænde 29 Kompasser af ældre Konstruktion (ikke beskadigede) enkeltvis.

Kompasserne kunne tages i Øjesyn ved Henvendelse i Orlogsværftets Centralkontor hver Dag mellem Kl. 10 og 2. Tilbud indsendes til undertegnede Chef for Regnskabsvæsenet, fra hvem Betingelserne for Salget udleveres paa Forlangende.

Orlogsværftet, den 20. Juli 1894.

Mygind,

Chef for Regnskabsvæsenet.

## Patent

## Universal Slippeapparatet,

der er omtalt i Søfartstidende Nr. 40, anbefales til Anbringelse i Skibsbaade. Bestillinger modtages af Opfinderen og Indehaver af Patentet

Jul. Christensen — Hjertensfrydsgade 12 — Kjøbenhavn. K.

## Ny Carlsberg Øl

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

Bryggeriets Aftapningsanstalt: Pileallé 5.

Depot: Toldbodgade 14.

Kjøb, Salg og Nybygning af Sejl- og Dampskibe, Uddybningsmateriel, Transportpramme, Bugser- og Petroleumsbaade

besørger fordelagtigt af

Ingeniør Andr. Vang, Kjøbenhavn.

## SABROE's MAVEBITTER

tilberedt af J. Chr. Sabroe, Randers, prisbelønnet paa de største Udstillinger, udbredt over hele Verden, er kun øgte naar

Firmaet: J. Chr. Sabroe findes i Etiketten og indbrændt i Proppen.

Hoveddepot i Kjøbenhavn hos: Herrer K. J. Grønbeck & Co. St. Kongensgade 40.

## N. Chr. Rønnes

Skibssnedkeri.

— Grundlagt 1834. —

St. Annægade 3.

Kjøbenhavn C.

## Maskinpasserprøven.

Maskinpasserprøven afholdes ved Søværnets Skole for Skibbygning og Maskinvæsen paa Orlogsværftet i Kjøbenhavn og begynder den 22. August d. A.

De, der agte at indstille sig til Prøven, have derom at indgive en egenhændig skreven Begjæring til Undertegnede inden den 8. August d. A., indeholdende Oplysning om den Paagjældendes fulde Navn, Fødested, Fødselsdag, Aar og Adresse samt hans Betegnelse i Udskrivningsvæsenets Ruller, ledsaget af de fornødne Værkstedbeviser og eventuelt Søfartsbeviser.

Forsaa vidt den Paagjældende tidligere har været indstillet til nævnte Prøve, skal dette angives i Begjæringen.

Examinanderne skulle møde den nævnte Dag Kl. 8 Form. Orlogsværftet, Kjøbenhavn C, den 21. Juli 1894.

A. H. M. Rasmussen,  
Underdirektør,  
Formand

i Examenskommissionen.

## Imbetiba m. m.

Hr. Redaktør!

I »Nationaltidende« af 16de Marts takker Redaktionen af nævnte Blad saa smukt de Søfarende samt Fagmænd for en Mængde dygtige Artikler, som den (Red.) har optaget, uagtet de (Artiklerne) ingenlunde stemmede med Red.s Anskuelse. Skønt jeg ikke gør Fordring paa at kunne skrive en dygtig Artikel, haaber jeg dog, Hr. Redaktør, at De i Søfartens Interesse optager dette og efterfølgende i »Dansk Søfartstidende«, selv om det maaske ikke aldeles stemmer med Deres Anskuelse. Lad mig benytte Lejligheden til at udtale min og Manges Tilfredshed med Tilblivelsen af »Dansk Søfartstidende«, da vi Søfarende længe har følt Savnet af et upartisk Organ, hvori vi kunne tolke vor Mening om vore Interesser, samt bidrage til vor Søfarts Fremme. Efter min Mening bør en Søfartstidendes Redaktion være konsekvent — den bør tillade andre Mennesker at sige sin Mening, selv om denne ikke stemmer aldeles overét med Redaktionens. Jeg synes der maa høre en hel Del — Dygtighed til at sidde hjemme i sin lune Stue og give sig ud for at være klogere paa Søfartens Omraade end de Søfarende selv. Altsaa til Sagen:

Paa 22° 23' S. Br. og 41° 48' V. Lgd. i Brasilien ligger en lille Havn, kaldet Imbetiba.

I Sailing Directions staar denne Havn angivet som »a free port«; men hvorledes Meningen free port (Frihavn) skal udtydes i dette Tilfælde, er vist ikke nemt at afgøre. Hvis imidlertid ved free forståes, at Skibene paa Reden ride Bougen under ved mindste Anledning eller miste Ankrene eller deslige, eller, naar de ere fortojede i Havnen, brække alle Fortøjningerne, Pullerter og Opstaaende, da er Pladsen næsten for free.

Pladsen har ogsaa andre Egenskaber som Frihavn: Lodspenge betales (obligatorisk) med 200 reis pr. Ton af Reg. Størrelsen; men desuagtet er det et Tilfælde, om man i det hele taget faar Lods. Havnen tilhører et Selskab, og Lodsens, en almindelig Arbejdsmand i Selskabets Tjeneste, bliver kun sendt ud, hvis han kan undværes i Land. Ballast betales nu i April med 10 Milreis (ca. 8 Kr.) pr. Ton, og saa er det endda en Naadessag, om Selskabet leverer eller ikke, og andre til at levere findes ikke. Anchorage dues (Ankerafgift) betales med 500 reis pr. Ton -- Losning af Last (kun Opstivning) 500 reis pr. Ton Vægt — og Fyrpenge 66 Milreis.

Med Hensyn til Gulfeber er Pladsen derimod ikke saa fri, som den er for andre Behageligheder. I Macahé, (Imbetiba er Macahé's Havn) laa omtrent Halvdelen af Befolkningen af Gulfeber, og i Skibene i Havnen huserede den gule Herre ogsaa slemt — fra en anden dansk Bark døde fire Mand.

I Imbetiba findes af By kun et større Maskinværksted, et Værtshus samt Boliger for Selskabets Arbejdere — Masahé derimod er en By med ca: 15,000 Indbyggere. Der indføres en Mængde Kul (Fuel) og udføres til Rio Janeiro betydelige Kvantum Kaffe.

Jeg har talt med flere Skibsførere om Imbetiba, og der er vist ingen, som føler Lyst til at gøre den anden Rejse dertil. Det er dog ingenlunde for at advare nogen Reder eller Skipper mod at slutte sit Skib dertil, at dette fremkommer; jeg har kun forsøgt at fremstille en Del af den frie Havns Bekvemmeligheder — lad saa enhver gøre, som han vil.

\* \* \*

I Paranaguá, som i April endnu var i Hænderne paa Admiral Mellos Parti, saa det sørgeligt ud. Tidligere udførtes derfra til Buenos Ayres store Masser af Maté — og en Mængde Skibe fandt aarligt lønnende Beskæftigelse i denne Fart. — Nu var alle de større Købmænd flygtede efter at have maattet betale stor Krigs tribut til Mello. Byen »vrirlede« af nogle faa Soldater i de mest fantastiske Dragter. Jeg spiste sammen med Generalstaben (et blandet Personale) paa Byens første Hotel, og Officererne vare enige om, at de legede et farligt Spil. Admiral Mello omtales dog af alle som en udmærket human Gentleman, og den offentlige Mening i Brasilien var til Gunst for Rebellerne — kun turde man ikke hylde denne Mening, thi det gaar der som andre Steder, at »Magt er Ret«.

\* \* \*

Ved Barren ved Rio Grande do Sul var i April af Frygt for Mello alle Bøjerne inddragne — Barren, som i vore »Efterretninger for Søfarende« almindeligt angives med 10½ Fod Vand, har indtil 21 Fod og befares regelmæssigt af store tyske Dampskibe med 15 à 16 Fod, medens vi fra Danmark forbydes af Assurandørerne at sejle der med større Dybde end 12 Fod.

Egentlig tror jeg ikke, vi tabe stort ved at blive derfra — thi selv om Fragterne er lidt større dertil, end til andre Pladser paa Kysten, saa er Opholdet der saa kolossalt dyrt, Tiden saa lidt regnet, saa at det man gør i større Fragt, kommer alle andre Mennesker tilgode end netop Rederen.

Montevideo, Juni 1894.

M. Nissen,  
Bark „Waterfox“ af Kjøbenhavn.

## Det russiske Passagerdampskib „Wladimir“s Undergang i Sortehavet.

Fra St. Petersborg skrives til Børsenhalle d. 15 ds.: Om Dampskibet Wladimir's Undergang i Sortehavet, ved hvilken

Lejlighed 50 (efter andet Udsagn over 300) Personer druknede, meddeles følgende Enkeltheder:

Søndagen d. 8de Juli Kl. 4 Eftm. afsejlede Passagerdamperen Wladimir, som farer i regelmæssig Postfart mellem Batum og Odessa, fra Sebastopol med 140 (i Følge anden Kilde 438) Passagerer og 40 Mand's Besætning ombord og tog



Kursen efter Odessa. Omtrent Kl. 12 Nat øjnede man Tarc-hankut Fyrtaarn, netop som 3dje Styrmand, A. G. Matnejew, havde overtaget Vagten. De fleste Passagerer og en Del af Mandskabet sov. Omtrent Kl. 12,15 å 12,20 øjnede man ret forude i det fjærne et svagt hvidt Lys. Matnejew lod straks kalde paa Kaptajnen og gjorde ham opmærksom herpaa. Saa vidt man kunde se fra Wladimir forandrede dette Lys ikke sin Stilling, men blev dog større og klarere. Matnejew saa det igennem sin Natkikkert og kunde i Løbet af omtrent ¼ Time ikke opdage den grønne eller røde Lanterne. Man antog nu at det hvide Lys hidrørte fra en Lanterne, anbragt paa et forudgaaende Skibs Hæk; Wladimir gav derfor 2 korte Signalflyt og holdt lidt af til Bagbord for eventuelt at passere det andet Fartøjs Bagbordside. Straks derpaa opdagede Matnejew pludselig det andet Skibs røde Signallanterne og gjorde derved den forfærdelige Opdagelse, at hint Fartøj ikke gik samme Vej som han, men kom lige løs paa Wladimir. Straks blev givet Nødsignal og kommanderet haardt Styrbordsror, men det var for sent; Manøvren havde kun til Følge, at Wladimir lagde hele sin Styrbordsside blot for det fremmede Skib. Kun et Øjeblik og det fremmede Skib bragede med forfærdelig Kraft ind i Wladimir's Side.

Kommandobroen faldt og Kaptajnen og Matnejew styrtede ned paa Fordækket. Der paafulgte nu en rædselsfuld Scene. Alle de af Passagererne og Mandskabet, der ikke var kvæstede eller slaede ihjel ved Sammenstødet, styrtede, de fleste i det blotte Linned, ud af alle Luger op paa Dækket. De saaredes Raab, Kvinders og Børns Jamren, hysterisk Graad, Forbandelser og Bønner fyldte Luften og blandede sig med Dampfløjtens Piben og Alarm og Klokkens Klimten til en frygtelig Larm. Kaptajnen befalede straks at sætte Redningsbaadene ud og holde Redningsapparaterne klare; men nu bemærkede man pludselig, at den fremmede Damper gav Kontradamp og trak sig ud af det mægtige Hul, som den havde givet Wladimir. Kaptajnen raabte til sin Styrmand: »Stop ham, han vil fjærne sig!« hvorpaa Matnejew sprang hen til den fremmede Dampers Bong og svang sig ombord i den. Det var det italienske Dampskib »Columbia«. Fire Matroser og en Dame med 2 Børn under Armen fulgte hans Eksempel. Matnejew kaldte paa Kaptajnen ombord paa Columbia, og snart havde han denne for sig, en ældre Mand i Natdragt uden Støvler og Hue. Han befalede at Columbia's største Baad skulde sættes ud, for at ile Wladimir's Passagerer til Hjælp, og da Columbia bestandig og temmelig hurtigt baglænds fjærnede sig fra Wladimir, besvor Matnejew den fremmede Kaptajn at stoppe og hjælpe Wladimir. Men Kaptajnen vilde ikke høre noget herom, i alt Fald forstod han ikke et Ord russisk og den anden ikke et Ord italiensk, saa at den hele Underhandling foregik ved Tegn. Matnejew rev Roret ud af Haanden paa Styrmanden og raabte ned til Maskinisten gennem Talerøret: »Frem!«; han blev kastet om paa Broen, men Columbia stoppede. Nu sprang han hen til Baadene, hvor de russiske Matroser kæmpede en fortvivlet Kamp med Italienerne, som for ingen Pris vilde afgive deres store Baad. Kun med Magt og efter et formeligt Slag med Aarer og Næver lykkedes det at faa sat en Baad ud og Matnejew, 2 Matroser og 1 Maskinist fra Wladimir roede nu under Italienernes Eder og Forbandelser henimod Wladimir. De kunde kun redde nogle faa Passagerer, da Baaden i den høje Sø slog imod Wladimir, hvorved Baaden mistede sit Ror. Om Bord paa Wladimir var Tilstanden forfærdelig. Vandet var i Løbet af faa Minutter trængt ned i Damperens underste Rum og havde fyldt Fyrstefærne og Maskin-Rummet, i næste Øjeblik slukkedes det elektriske Lys og hele Skibet med de forfærdede Passagerer laa i Mørket. En vild Panik brød ud blandt de Ulykkelige, man løb om mellem hverandre, skreg og jamrede sig, raabte paa Slægtninge, Forældre søgte deres Børn og Mænd deres Instruer; her sloges man om en Redningsbøje, der blev en Baad sat ud og straks bestormet af en rasende vild Hob Passagerer, som kæmpede af al Magt for at komme ned. Det var Kamp paa Liv og Død. 2 af Wladimir's Baade vare ved Sammenstødet blevne slaede i Stykker, de 2 tiloversblevne kunde neppe optage en Tiende-

del af Passagererne. Saa godt som muligt bleve Baadene læssede med Kvinder og Børn og sendte til Columbia, som desværre laa en Verst fjærnet. Det varede en Evighed, inden man naaede det og længe varede det ogsaa, inden Passagererne naaede om Bord paa den fremmede Damper, da Italienerne søgte at hindre dem deri. I en Beretning forlyder det, at da Passagererne forsøgte at klatre om Bord paa Columbia, bleve de kastede tilbage af de italienske Matroser med Aareslag. Wladimir sank langsomt, men sikkert; man vilde have kunnet bragt alle raske Passagerer om Bord paa Columbia, naar Skibet ikke havde ligget saa langt borte; enhver maatte nu søge at redde sig paa en eller anden Maade. Kaptajnen og Mandskabet paa Wladimir traf alle Forholdsregler for at redde Passagererne og blev til det sidste om Bord. Man satte Signallanterne tilvejs, stak Sejl i Brand, men der kom ingen Hjælp og en Mængde Passagerer trængte sig endnu sammen om Bord paa Wladimir. Vandet steg rask og i den frygteligste Fortvivlelse styrtede Passagererne sig nu over Bord. Enhver rev med sig hvad han kunde faa fat paa, et Brædt, et Fad, en Redningsbøje. En forfærdelig Kamp udkæmpedes om de sidste Redningsapparater og mange bukkede under i denne Kamp. Klokken var nu 2½ om Natten, da pludselig Odessa-Damperen »Ssinens« viste sig ved Ulykkesstedet; det havde bemærket Nødssignalerne og ilede nu til Hjælp, en Hjælp, der kom tidnok for mange. Wladimir var sunket, men paa de mange Vragstykker, der flød omkring, klamrede Mennesker sig fast og kæmpede med Døden. Alle Baade fra »Ssinens« bleve satte i Søen og Redningsarbejdet begyndte. 42 Passagerer og 17 af Mandskabet kom om Bord, alle havde de sikkert ellers fundet Døden i Bølgerne; ligeledes bleve 3 Lig bragte om Bord. Kl. 3¼ om Morgenen var alt, hvad ses kunde over Vandet bragt om Bord i »Ssinens«. Wladimir's 2den Styrmand, Feldmann, kom nn og bad i Kaptajn Krinns Navn, om »Ssinens« vilde eskortere den italienske Damper til Odessa, da den var beskadiget, og efter en Del Parlamenteren dampede begge Skibe Kl. 6½ til Odessa. Her blev der straks indledet streng Undersøgelse, den italienske Kaptajn blev belagt med Arrest og alle de reddede Passagerer tagne i Forhør. Paa flere Punkter modsagde deres Udsagn hinanden, og det kan derfor endnu ej siges med Bestemthed, om Italienerne have været umenneskelige og været Skyld i mange Menneskers Død. Italienerne selv tilbagevise disse Beskyldninger og paastaa at have gjort deres til at redde saa mange som muligt. En særlig Kommission er nedsat for at undersøge Sagen.

## Danske Sømænd i vore Dage.

AF  
Peder Hedegaard.  
(Sluttet).

Det fejler ikke, at mange vil hævde, at danske Sømænd ikke staa tilbage for ligestillede i Udlandet, det kan ogsaa gerne være, men skulde f. Eks. vore Dampskibsredere ikke være komne til den Erkendelse, at de kunde spare mange Penge, naar deres Skibsfører kunde tale og skrive flere Sprog, saaledes at de kunde udføre en Del af de Forretninger, som nu i fremmede Lande ofte betros til en ung Mæglerdreng. Er det ikke paafaldende, at Dampskibsaktionærer ofte intet Udbytte faa, medens Agenterne i Udlandet blive rige Folk; og dog er Konkurrencen stor mellem Mæglere; og der kan vist være grundet Anledning til at spørge, om ikke dette Forhold kunde forandres, naar Dampskibsførerne havde større Færdighed i at se dem paa Fingrene.

Rederne burde for længe siden have indset, hvilke Fordringer Dampskibsfarten stiller til Sømandsstanden, og de burde have sørget for, at der blev oplært en Stand, som de med Fordel kunde anvende under de forandrede Forhold.

Hvis vi i Fremtiden skal gøre os Haab om at kunne drive Rederiforretning med Fordel, er det paa høje Tid at vækkes af den Rus, som Bevistheden om vore Sømænds over hele Verden anerkendte Dygtighed har ført os ind i, og at sørge for, at de unge Begyndere blive udrustede med Kundskaber, der kunne gøre dem i Stand til at hævde vore Fædres Ry og tilfredsstille de Fordringer, som Skibsfarten i Fremtiden vil stille til dem.

Som ovenfor omtalt ere Hyrebasser og Logiknejeværter Sømændenes værste Fjender, og det vil blive vanskeligt at sætte dem ud af Spillet; men det er vist ikke umuligt, og deres skadelige Indflydelse vil i høj Grad formindskes, naar Sømændenes Kontrakter ikke saa let og saa hurtigt kan hæves, og naar de ikke i en altfør ung Alder komme til at disponere over deres Indtægter; men for at kunne gennemføre et saadant Fremskridt, er det aldeles nødvendigt, at det erkendes, at det er det løse Forhold, som Søfolkene staa i til Arbejdsgiverne, der er Aarsag til den hele sørgelige Tilstand.

Endskøndt vore Søfolks praktiske Færdigheder lader en Del tilbage at ønske, saa maa det dog bestemt hævdes, at de som oftest ikke mangle Søfart, men at det er en god og hensigtsmæssig Opdragelse, ledet efter en fornuftig anlagt Plan, der mangler; som Forholdet er nu bliver Sømændene Fuskere i alle Retninger. Dette vil lettets kunne modarbejdes ved at oprette en Skole eller Skoler, hvori de praktiske Færdigheder kan læres grundigt under sagkyndig Vejledning ved Siden af lidt Teori, og der bør stræbes hen til, at dette ikke sker ved en kortvarig Eksamenspolitur, men saavidt mulig ved aarlige Kursus i Læretiden.

Som foran anført, maa det under de nuværende Tilstande næsten betragtes som umuligt for unge Sømænd at arbejde sig længere op end til Matros, en Stilling, der ganske vist er meget hæderlig, men dog maa henregnes til Samfundets underordnede og derfor næppe svarer til hvad man efter gammel Regning bør være berettiget til at vente af dem. Hvor sort det end ser ud i Øjeblikket, bør dog de daarligt Stillede endnu ikke tabe alt Haab om at bevare Sølvet som en god Næringsvej; der er endnu Udveje, og de vil maaske endda ikke være saa vanskelige at gennemføre, naar bare det kan lykkes at overbevise Sømænds Forældre og Rederne om det urigtige i at anvende det hidtil benyttede Forhyrings-system for Begyndere. Det engelske Apprentice System har haft mange gode Sider, og ved at rette det lidt efter vore mere beskedne Forhold, maa det vistnok med Fordel kunne anvendes i mange Tilfælde, saadan at det bliver fordelagtigt baade for Sømænd og Redere. Der har vel sagtens været stor Forskel paa Apprentice-Kontrakter i de forskellige Skibe, men som Regel har Læretiden været fastsat til 5 Aar, og Rederne har forpligtet sig til at beskæftige Lærlingene i denne Tid i søgaaende Sejlskibe og at uddanne dem praktisk og teoretisk saaledes, at de efter endt Læretid kunne bestaa Eksamen som 2den Styrmand. I disse Lærlingskibe har det været almindeligt, at Lærlingene mødte i Kahytten om Aftenen fra Kl. 7-8 og der bleve underviste af Skipper og Styrmand. Der findes ogsaa store danske Sejlskibe, og man kan forudsætte, at de ikke ere uvillige til at modtage Lærlinge, naar de for hver kan opbære en Indtægt af fra 50 til 200 Pund Sterling, som Tilfældet er for Tiden mange Steder i England, men dette vil næppe ofte blive tilbudt, og deraf følger, at at dette System ikke passer for os. Saalænge den nuværende Lov om Sønæring bestaar, er det nødvendigt for Begyndere straks at søge Arbejde i Sejlskibe; thi i Følge Loven kan ingen blive Styrmand, før end han har faret 2 Aar med Sejlskibe og deraf 1 Aar som Matros; thi det er alle Tider meget vanskeligt at finde Ansættelse i Sejlskibe for saadanne, som kun har faret i Dampere.

Uden at komme nærmere ind paa en Kritik af Sønærings-Loven, kan der dog vist være noget berettiget i her at paatale, at det er paafaldende, som Dampskibsofficererne maa være faldne i Kurs som praktiske Folk, siden det er bleven betragtet som nødvendig ved et Lovbud at fastsætte, at de ikke ere kompetente til at uddanne vordende Befalingsmænd

til Dampskibsflaaden. Hvad Uddannelsen i de forskellige Slags Skibe angaar, saa maa det bestemt hævdes, at der er ligesaa stor Forskel paa de Færdigheder og det Arbejde, der forlanges i Sejl- og Dampskibe, som f. Eks. i to saa ensartede Fag som Hustømrer- og Møbelsnedkerfaget. Ligesa vist som det er, at endnu ingen har været fuldkommen i Sejlskibsarbejde, ligesaa vanskeligt vil det blive at naa en saadan Udvikling i Dampere; deraf maa følge, at ligesaa meningsløst, som det vilde være at lade en Snedker først uddanne sig som Hustømrer, ligesaa forkert er det at lade Dampskibspersonalet blive uddannet i Sejlskibe. Øvelse skaber Mester, og Arbejdets Deling spiller ligesaa stor en Rolle paa Søen som paa Landjorden.

Størstedelen af den danske Sejlskibsflaade bestaar af mindre Fartøjer, som sejle paa Nord- og Østersøen om Sommeren og ligger stille om Vinteren. Disse Skibe bemandes navnlig med Mennesker fra Begyndere til Letmatros; om Sommeren er der fuldt op af Arbejde for disse, men naar Efteraaret kommer, og Skibene begynde at gaa i Vinterleje, er det forbi, og man ser da som oftest, at Folkene gaa i Logi der hvor de bleve afmønstrede, indtil Resten af den sidste Afregning er forbrugt; derefter rejse de hjem og ligger Forældrene til Byrde, medens de drive Tiden bort til ingen Nytte indtil Foraaret kommer og Flaaden igen skal bemandes. Det er ikke nødvendigt at de unge Sømænd hvile sig en hel Vinter for at samle Kræfter til Sommerarbejdet, og i Stedet for at de nu udsættes for Følgerne af alle de Laster, som Lediggang fører med sig; saa burde Tiden afbenyttes paa en gavnlig og nyttig Maade.

Naar det forudsættes, at Gagen for Begyndere i de første 4 Aar vil vedblive at være den samme som hidtil, og der blev oprettet faste Kontrakter mellem Skipper og Mandskab, gældende for i det mindste en Sæson, og disse Kontrakter bleve saaledes formulerede, at Sømændene ikke kom til at disponere over flere Penge, end dem de behøvede til Nødvendigheds-Artikler, saa vil det blive muligt for de unge Mennesker at tjene saa meget i 8 à 9 Maaneder, at de kan klæde sig anstændigt og endda spare en saa stor Kapital, at de derfor selv kan bære Udgifterne ved et Kursus i Land i et Par Vintermaaneder.

Med Rette kan der her spørges, hvilke Kursus eller Skoler kan det anbefales Sømændene af frekventere om Vinteren? og det kan ikke nægtes, at Sandheden er den, at endnu ingen har turdet vove Eksperimentet med at tilbyde Undervisning til saadanne, eller med andre Ord: Sømændstanden er vistnok det eneste Fag, der er afskaaren fra at nyde godt af de Kundskaber, der i saa rigelig Maal tilbydes unge Mennesker i andre Livsstillinger, i det mindste i de større Byer. Er det ikke paafaldende, at dette Forhold bliver at bestaa, endskøndt mange erkende, at der ogsaa ved dette Fag findes fremskudte Stillinger, som bør beklædes med Mænd, hvis praktiske og teoretiske Dygtighed er en Følge af, at de har nydt en solid og alsidig Uddannelse.

Endskøndt det er uomtvisteligt, at det løse Forhold, som unge Søfolk staa i til Arbejdsgiverne, er meget demoraliserende for Standen, saa er det dog ikke hermed Meningens at fastslaa, at et Kontraktforhold, som det her nævnte, er det eneste, som kan hjælpe Standen, og at Sømændene derved kan blive i Stand til ved egen Hjælp at naa alle de Goder, som det er ønskeligt, at de maa komme i Besiddelse af; det skal endog meget gerne indrømmes, at dersom Forældrene ikke kan hjælpe lidt til, da vil der det første Aars Tid blive mindre til overs til den teoretiske Uddannelse, end ønskeligt, men desuagtet bør det betragtes som et stort Fremskridt, om man i Enighed vilde arbejde hen til, at de unge Sømænd tidlig bleve vænnet til Sparsommelighed og til at være tilfredse, hvor de kom hen. Ved at diskutere og omtale Sagen er det jo ogsaa muligt, at der kan fremkomme Idcer, der er mere formaalstjenlige end de her foreslaede.

At der for Kaptajn og Reder skulle opstaa nogen Ulempe ved om Foraaret at antage Folk for Sommeren, eller den Tid Skibet er i Fart, kan ikke tænkes, og de har jo i ethvert

Tilfælde Ret til at sikre sig derimod i Kontrakten. Derimod vil de have den Fordel, at Rømning bliver sjældnere, og at de blive upaavirkede af Strejker og lignende moderne Ulemper; samtidig ville de slippe for Udgifter og Ubehageligheder ved ofte at skifte Folk. Ved Siden af Bevidstheden om, at de bidrage til at opvække og forbedre Standen, vil dog vist den største Fordel komme til at bestaa i, at de ved Land alle Tider kan gøre Regning paa, at Mandskabet er arbejdsdygtigt; denne Fordel bør ikke undervurderes i disse Tider, da det er Skipperens Pligt at udbetale de to tredie Dele af Folkenes Hyre, saa snart den er fortjent.

For de unge Sømænd vil Kontraktforholdet bestemt blive en Opmuntring; de ville tidlig faa Bevidstheden om, at de have Udsigt til at blive nyttige Led af det store Samfund, og denne Bevidsthed vil bidrage til, at de vedligeholde et godt Humør. Medens Søfolk nu ofte have Aarsag til hele Sommeren igennem at gaa og ærgre sig over, at de gik hjemme den sidste Vinter i en gammel Stortrøje uden en Øre i Lommen og stadig med Haab om, at de maa blive fri for at komme hjem igen næste Vinter, ville de, der have faste Kontrakter, glæde sig over den sidste Ferie, de har haft; de ville ikke ærgre sig over, at de ikke har Lov til at rutte med alle de Penge, de tjener — en saadan Flothed har de jo endnu aldrig kendt; og da de ved, at der venter dem en Ferie, hvoraf en Del kan tilbringes i Hjemmet, ville de være meget økonomiske, for at de der kan vise sig, som det sømmer sig deres ansete Stilling. Paa Sømandskejperne blive de ikke velsete, med mindre de ere godt beslaaede med Penge, derfor ville de gøre en Dyd af Nødvendigheden ved at undgaa saadanne Steder og i Stedet for tilbringe deres Fritid med at se og høre noget nyt paa fremmede Steder, for at de rigtig kunne være i Stand til at føre Ordet, naar de komme hjem. Uden Betydning vil heller ikke den Tid blive, som anvendes til at betragte fremmede Landes Sjældenheder. De vil endelig ikke komme hjem som de raa Søfolk, der om Vinteren, naar de ingen Hyre kan faa, ligge Forældrene til Byrde, men derimod som de kække, vidt berejste Sømænd — Forældrenes Stolthed, der modtages med aabne Arme af alle. Betydningen deraf bør ikke undervurderes, den rækker langt, ja sikkert meget længere end mange tror og kan blive en vigtig Aarsag til, at Sømændene blive ved at bevare den Lyst og Tillid til Faget, som de havde, da de første Gang sprang op paa et Skibs Dæk.

## Fra Sø og Land.

I »Times« læses følgende Beskrivelse af »en bevæget Rejse«. I April Maaned var det britiske Skib »St. Monan« paa Rejse fra Port Greenock til Montevideo med en Ladning Kul. To Dage efter at man havde forladt Greenock, var Skibet ved en urigtig Kommando af Kaptajnen, der var drukken, nær løben paa Grund ved Rathlin Oeland. Samme Dag overfaldt Styrmanden, der ligeledes var beruset, Kokken og huggede ham først i Siden og dernæst 2—3 Gange i Hovedet med en Økse; Styrmanden blev saa lagt i Lænker. En Uge senere var Skibet nær løbet paa Revener ved Kap Finisterre. Et Par Uger efter var der Ild ombord. Hele Mandskabet blev sendt forud, og Kaptajnen tog selv Styret. Mandskabet ansaa imidlertid Skibet for at være i Fare og forlangte, at de skulde gaa ind til Lissabon. Da Kaptajnen vægrede sig, tog Baadsmanden Kommandoen, indespærrede Kaptajnen og Styrmanden og hejsede de eneste Signaler, han kendte: »Ild« og »Mytteri«. Saaledes sejlede man ind i Lissabons Havn, hvorpaa Politiet kom ombord og sendte hele Mandskabet tilbage til Southampton som Fanger. Sagen kom frem i Winchester for nogle Uger siden. Kaptajnen og Styrmanden fik tre Maaneders Fængsel med strængt Arbejde for ved Drukkenskab at have udsat

Skibet for Forlis paa Oceanet, og Styrmanden yderligere ni Maaneder for Overfaldet.

Kreaturimporten fra Amerika til Tyskland lader til at skulle tage Fart. Saaledes ankom i Tirsdags en Damper til Hamburg med 140 Stkr. Hornkvæg fra New York, og imorgen ventes en anden Damper fra New York med 400 Stkr. levende og 200 Stkr. slagtede Kreaturer, ligesom en lignende Ladning kort derefter vil blive afskibet.

Forbindelsen mellem Frederikshavn og Kristianssand, som hidtil i en Aarrække har været vedligeholdt 3 Gange ugenlig ved det norske Dampskib »Nyland«, skal fra 1. Maj 1895 udvides til daglig Fart, i hvilken Anledning det norske Storthing har vedtaget at yde et større Tilskud til Rutens Opretholdelse.

Barkskibet »Vanderer«, der indstrandede ved Øster Agger og blev Vrag, er nu ophugget og skal sælges ved Auktion paa Øster Agger Strand førstkommande Onsdag Kl. 10 Formiddag.

Det Kgl. Danske Konsulat i Libau tilskriver d. 13. ds. Udenrigsministeriet:

Tilladelse til at koge ombord i Sejlskibe er nu givet, naar de fornødne Jernkomfurer med dertil hørende Pladeforing til Sikring af Kabysen ere tilstede, efter at Konsulatet havde produceret Bevisligheder for, at saadant var tilladt i Europas Hovedhavne. For Skibe med ureglementerede Kabysser, bygges alligevel et nyt, bedre beliggende Kogehus.

Vejrforholdene i Juni 1894. (Meddelt af meteorologisk Institut.) Overvejende vestlige og nordlige Vinde, der den 25.—26. blæste op til stormende Kuling, gjorde Størstedelen af Juni temmelig kølig i Forhold til Aarstiden. Det første Tidøgn var især forholdsvis koldt — uden at der dog indtraf nogen særlig kold Dag (3 Gr. eller mere for kold) — med Minimums Temperaturen paa indtil + 2 Gr. paa de koldeste Stationer i det indre Jylland. Senere hævede Temperaturen sig noget, men indtil den 26. var Middelvarmen for hver Dag dog enten 12 Gr. lavere eller kun ligesaa meget højere end Normalen, og først Maanedens 4 sidste Dage bleve særlig varme, gennemsnitlig 5 Gr. for varme, saa at hele Maanedens Middeltemperatur herved netop blev hævet til den normale: 14½ Gr. — Nedbøren var rigelig (10—20 pCt. for meget) i Østjylland og paa Fyen, medens især de østlige Øer fik omtrent 20 pCt. for lidt, Bornholm endog kun omtrent Halvdelen af Normalen. Den faldt meget spredt indtil den 25., hist og her kom større Byger i Reglen under Tordenvejr, der især var stærkt udbredt over Landet den 1., 13. og 14.

Board of Trade-Undersøgelse. Beretning om en i April foretagen Undersøgelse i Anledning af »Ossian«'s Undergang er nu blevet afgivet af »Board of Trade«. Den følger et nyt Led i Kæden af sørgelige Beretninger om Tab af Liv og Ejendom i Skibe, ladte med Korn, og vidner om, at Lov og og Praxis trænger til Forbedring, for saa vidt Kornladninger angaar. »Ossian« var et Jern-Skrue-Dampskib paa 1,808 Brutto- og 1,211 Netto-Register-Tons. I Oktober 1893 indtog det en Ladning Byg, Rug og Hvede, alt løst i Lasten, i Odessa, og forlod denne By den 1ste November, for at gaa til København med en Besætning paa 13 Mand ialt, under Kommando af Kaptajn Hoff. I Malta indtog det 150 Tons Bunkerkul. Den 8de November gik det til Søs med en maltesisk Lods ombord, der bevidnede, at Skibet i enhver Henseende var i god Stand og ikke laa dybere end foreskrevet. Men siden Lodsen forlod det, er Intet hørt om det. Efter den af Skipperen i Odessa afgivne Erklæring var det aabenbart, at Ladningen ikke var stuvet i Overensstemmelse med den af Board of Trade godkendte Plan og Forskrift. B. of Tr. Kontrol-

havende drøftede Spørgsmaalet om Ossians Stabilitet og kom til det Resultat, at det i ladet Tilstand ikke var tilstrækkelig stabilt. Sandsynligvis er Skibet gaet under i en af de haarde Storme, som herskede omtrent paa den Tid, da det passerede den Biskaiske Bugt. (Times.)

Kapt. N. P. Petersen, Fører af Skonnerten »S. I. Lund«, Aalborg, er død i St Petersborg af Kolera. (R. B.)

Passagererpriserne til Amerika. Bremen, 25de Juli. Bosmanns Telegrambureau har fra autentisk Kilde erfaret, at Efterretningen om en Nedsættelse til 10 Dollars af Mellemdækspriserne fra New York paa »Norddeutsche Lloyds« og de andre til Trusten hørende Skibe, er falsk. Den nordtyske Forning af Dampskibslinier har nedsat Mellemdæksprisen fra New York og Baltimore med en Ubetydelighed. (R. B.)

Skibs-Statistik. Den ny Udgave af »Lloyd's Register Book« beretter mange interessante Ting, Koffardifarten vedrørende. Det fremgaar af den, at af det samlede Tal: 3,132 Jern-Dampskibe med 3,738,340 Tons og 2,716 Staal-Dampere med 5,505,304 Tons ere ikke mindre end 2,410 Jern-Dampere med 2,769,555 Tons og 2,063 Staal-Dampere med 4,347,177 Tons klassificerede i »The United Kingdom«. Det samlede Antal af Skibe, klassificerede i Bogen for nærværende Aar, er 30,721 med en samlet Tonnage af 24,569,496 Tons. Sammenlignet med forrige Aars Bog, der havde 32,010 Skibe med en samlet Tonnage af 24,258,375 Tons, viser dette en Nedgang i Antallet af Skibe, men en Tilvæxt i den samlede Tonnage, hvoraf altsaa maa sluttes, at de i det forløbne Aar tilkomne Skibe vedblive at være af større Dimensioner end hidtil. En anden Tabel giver en Liste over Skibe, fjærmede fra Registret som Følge af Undergang, Ophuggen etc. I Løbet af Aaret ere 624 Skibe med en Tonnage af 266,820 Tons enten gaaede under eller huggede op. 271 Skibe med 225,079 Tons ere blevne solgte til Udlandet, 17 med 20,238 Tons overførte til britiske Kolonier.

I Løbet af Aaret 1893—94 er der bygget 405 Staalskibe med en Tonnage af 832,569 Tons i de forenede Kongeriger, endvidere 54 Jern-Skibe med 8,469 Tons, et »composite«-Skib af 130 Tons og 8 Træ-Skibe paa 1,124 Tons.

Det ses saaledes, at Staal næsten helt har fortrængt Jern og Træ.

I Tyskland byggedes i samme Tidsrum 52 Staal-Skibe med en Tonnage af 53,632 Tons og i de Forenede Stater 21 Staal-Skibe med en Tonnage af 53,012 Tons. (Times.)

## Havarier, Forlis m. m.

Norsk Skib Frederik Stang forliste tortalt i rum Sø paa Rejse fra Macao til Rio Janeiro. (R. B.)

Norsk Dampet Odin af Hagesund led Skibbrud ved Kap Finisterre. Mandskabet reddet.

Dansk Sømand omkommet. Hans Sigfred Nilauen af Kjøbenhavn, som var forlyret med det svenske Barkskip Vega, Kapt. Wickmann, er faldet overbord og druknet.

### Fra Frederikshavn skriver vor Korrespondent den 24de Juli:

Som kortelig meddelt i sidste Nr. af Dansk Søfartstidende havde Dampskibet »Reval« paa Højden af Skagen faaet Brud paa sin Maskine. Fartøjet havde standset et Øjeblik og bakket med Maskinen, for at købe en Ret Fisk af en derliggende Fiskebaad, og da man atter vilde gaa frem, mærkede man, at der var noget galt fat med Skruen og der blev derfor kastet Anker. Kort efter blev det præjet af Dampskibet »Kronen« der for en Sum af 1000 Kr. tilbød at bugser det til Frederikshavn, hvilket Tilbud blev modtaget. Ved den her stedfundne Dykkerundersøgelse viste det sig, at der var Brud paa Skru-

akslen, saaledes at Skibet maatte i Dok for at reparere. Dampskibet »Helsingør« ankom i Gaar og afgik kort efter med »Reval« paa Slæb til Kiel, hvor den hører hjemme; det var paa Rejse fra Methil til Neustadt med Stenkul.

Den engelske Dampet »Athole«, paa Rejse fra det sorte Hav til Kiel med Korn, er strandet ved Bülk. Den danske Bjergningsdampet »Helsingør« ydede Assistance. (R. B.)

## Skibsefterretninger.

### Dampskibe.

#### Det forenede Dampskibsselskab.

Alexander III, Rabe, ankom 21. Juli til Kbhvn. — A. N. Hansen, Thidemann, ankom 24. Juli til Constantinopel, bestemt til Sebastopol og Odessa. — Antwerpen, Caroc, afgik 22. Juli fra Kbhvn. bestemt til St. Petersborg. — Baron Stjernblad, Michelsen, ankom 21. Juli, til Gøteborg bestemt til Kbhvn. — Castor, Kruse afgik 22. Juli fra Kbhvn. bestemt til Havre, Tunis, Constantinopel, Batoum, Novorossisk, Sevastopol og Odessa. — Chr. Broberg, Gøtsche, ankom 24. Juli til Genua, bestemt til Livorno, Neapel, Sicilien og Bari. — Dagmar, Hansen, afgik 22. Juli, fra Kbhvn., bestemt til Gefle og Hudiksvall. — Douro, Brabrand, afgik 18. Juli fra Kbhvn., bestemt til Oporto og Lissabon. — Georgios I., Rohde, afgik 22. Juli fra Odessa, bestemt til Smyrna, Piræus, Antwerpen, Kbhvn. og St. Petersborg. — J. C. Jacobsen, Bech, ankom 19. Juli, til Barcelona, bestemt til Tarragona, Valencia, Malaga og Cadix. — Kiew, Rasmussen, ankom 23. Juli til Ramno, bestemt til Kbhvn., Malaga, Barcelona og Italien — Kursk, Staal, i Dok i Kbhvn. — Leopold II, Jespersen afgik 22. Juli fra Piræus, bestemt til Constantinopel, Samsoun, Trebizonde og Odessa. — L. P. Holmblad, Ingerslev, afgik 24. Juli fra Kbhvn., bestemt til Antwerpen, Tunis, Piræus, Constantinopel og Sortehavet. — Vesta, Corfitzon, afgik 25. Juli fra Kbhvn., bestemt til Hangø. — O. B. Suhr, Koch, afgik 20. Juli fra Kbhvn., bestemt til Malaga og Tarragona. — Omsk, Kihl, afgik 18. Juli fra St. Petersborg. — Tejo, Fenger, ankom 24. Juli til Havre, bestemt til Kbhvn. og Østersøen — Tomsk, Petersen, afgik 18. Juli til Algier, Tunis, Piræus, Smyrna, Saloniki og Odessa. — Vesuv, Gade, passerede Dartmouth 23. Juli, bestemt til Valencia, Barcelona, Marseille, Italien og Sicilien. — Viking, Jørgensen, ankom 22. Juli til Bordeaux, bestemt til Havre, Kbhvn. og Østersøen.

Constantin, Fenger, afgik 25. Juli fra Newcastle, bestemt til Kjøbenhavn. — Esbern Snare, Holm, afgik 24. Juli fra Newcastle, bestemt til Aalborg. — Esbjerg, Bentzen, afgik 25. Juli fra Odense, bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg. — Georg, Therkildsen, afgik 26. Juli fra Kbhvn., bestemt til Newcastle. — Kronen, Petersen, afgik 25. Juli fra Nykjøbing, F., bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Lolland, Ankersen, afgik 26. Juli fra Odense, bestemt til Newcastle. via Frhvn. — Storebelt, Göllich, afgik 24. Juli fra Newcastle, bestemt til Nakskov. — Union, Bloch, afgik 24. Juli fra Leith, bestemt til Odense.

Anglo Dane, Petersen, ankom 22. Juli til Anvers, bestemt til Kbhvn. og Libau. — Axelhuus, Goll, ankom 22. Juli til Stettin, bestemt til Kbhvn. og Vestnorge. — Bergenhuus, Jørgensen, ankom 24. Juli til Kbhvn. — Charkow, Norden, ankom 22. Juli til Libau, bestemt til Hull. — Christian IX, Mollerup, ankom 23. Juli til London, bestemt til Kbhvn. og Königsberg. — Christianssund, Jensen, afgik 23. Juli fra Trondhjem, bestemt til Kbhvn. og Stettin — Frederik, Harboe, ankom 25. Juli til Kbhvn., bestemt til Königsberg. — Jolantha, Hansen, afgik 24. Juli fra Kbhvn., bestemt til Hamborg. — Kasan, Thomsen, ankom 22. Juli til Königsberg, bestemt til Kbhvn. og London. — Laura, Christiansen, ankom 22. Juli til Kbhvn. bestemt til Færøerne, Granton og Island. — Libau, Andersen, ankom 24. Juli til Hamborg, bestemt til Kbhvn. og Danzig. — Minsk, Olsen, afgik 25. Juli fra Stettin, bestemt til Kbhvn., Liverpool og Manchester. — Louise, Brabrandsen, passerede Hansholm, 24. Juli bestemt til Hull. — Morsø, Lind, afgik 22. Juli fra Kbhvn. bestemt til Riga. — Moskov, Petersen, afgik 25. Juli fra Riga, bestemt til Kbhvn. og Anvers. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom 16. Juli til Anvers, bestemt til Kbhvn. og Riga. — Nordjylland, Jensen, ankom 23. Juli til Hamborg, bestemt til Kbhvn. og Königsberg. — Odin,

Frisenette, ankom 25. Juli til Danzig, bestemt til Kbhvn. og Hamborg. — Perm, Christensen, ankom 14. Juli til Kbhvn. — Pregel, Egidiusen, ankom 23. Juli til Libau, bestemt til Kbhvn og Anvers. — Romny, Nielsen, afgik 14. Juli fra Kbhvn. bestemt til Hull. — Thyra, Garde, afgik 21. Juli fra Granton, bestemt til Færøerne og Island. — Tula, Paaske, ankom 19. Juli til Danzig, bestemt til Kbhvn. og Hamborg. — Valdemar, Sørensen, ankom 18. Juli til Kbhvn. — Vendsyssel, Sørensen, ankom 15. Juli til Kbhvn, bestemt til London. — Botnia, Holm, afgik 10. Juli fra Granton, bestemt til Færøerne og Island. — Ceres, Svensson, ankom 15. Juli til London, bestemt til Kbhvn. og London. — Fanø, Andersen, ankom 19. Juli til Hull, bestemt til Libau.

### Dannebrog.

Amalienborg, Olsen, ankom til Sikea 19. Juli, for at laste til Rouen. — Christiansborg, Ewaldsen, ankom til Kronstadt 19. Juli. — Fredensborg, van Deurs, ankom til Calais 24. Juli. — Frederiksborg, Hartmann, ankom til Rotterdam 20. Juli. — Rosenborg, Schultz, ankom til Newcastle 20. Juli, for at laste til Kronstadt.

### Kjøbenhavn.

Carl Hecksher, Petersen, afgik fra Rotterdam 24. Juli til Riga. — Fyen, Petersen, afgik fra Grimsby 21. Juli til Kronstadt. — Hafnia, Neergaard, afgik fra Kbhvn. 19. Juli, ankom til Riga 21. Juli. — Jylland, Starck, ankom til Cronstadt 21. Juli. — Russia, Rasmussen, afgik fra Riga 18. Juli, ankom til Dordrecht 24. Juli. — Sjælland, Hansen, afgik fra Hull 19. Juli, til Cronstadt.

### Thingvalla.

Island, Skjødt, afgik fra New-York 14. Juli, til Kbhvn. — Norge, Knudsen, afgik fra Christianssand 20. Juni, til New-York. — Thingvalla, Berentzen, afgik fra Christianssand 6. Juli, ankom til New-York 21. Juli.

### Det Store Nordiske Telegrafskab.

H. C. Ørsted, Ørsted, afgaaet fra London til Nordsøen. — Store Nordiske, Suenson, ligger i Shanghai.

### Jydsk-Engelske Dampskibsselskab, Aarhus.

Hengest, Olsen, afgik fra Newcastle 18. Juli, ankom til Aarhus 21. Juli. — Octa, Enemark, afgik fra Gøteborg 19. Juli, ankom til Newcastle 23. Juli. — Orrik, Erichsen, afgik fra Newcastle 18. Juli, ankom til Gøteborg 23. Juli.

### Sejlskibe.

#### Fanø, Nordby.

Anna Mathias, Madsen ankom til Valparaiso 6. Juli, fra Tahiti. — Cathrine, Hansen, afgik fra Table Bay 22. Juni til Macau. — Esperance, Tost, ankommet til Tonga-Øerne fra Levuka. — Gladstone, Christiansen, ankom til Cape Town 19. Juli, under Havari. — Levita, Clausen, afgik fra Sundswall 14. Juli til Delagoa Bay. — Paul, Hansen, ankom til Santos, 13. Juli, fra Hamborg. — Prins Valdemar Winther, ankom til Santos 19. Juli fra Cardiff. — Serapis, Winther, ankom til Pensacola 16. Juli fra Penzanze. — Solid, Jørgensen ankom til Hamborg 19. Juli fra Caja.

#### Fanø, Sønderho.

Anna Charlotte, Pedersen, ankom til St. Petersburg 24. Juli, fra Rio Grande. — C. M. Sauerland, Brinch, afgik fra Hamburg 21. Juli, til Porto Alegre. — Fides, Sørensen, ankom til Progresso 9. Juli, fra Barbados. — Killeena, Hansen, ankom til Falmouth f. O. 25. Juli fra Rosario. — Signal, Anthonisen, ankom til Egersund fra Esbjerg 16. Juli.

#### Chr. Simoni, Aalborg.

Carl, Andersen, afgik fra Aalborg 20. Juli til Domsjø. — Caroline Smith, Egidiusen, afgik fra Aalborg 20. Juli, til St. Petersburg. — Kirstine, Egidiusen, ankom til Aalborg 23. Juli.

#### H. A. Hansen, Thurø.

Petrine, Jensen, ankom til Holmestrand 21. Juli fra Middelsbro. — Vega, Rasmussen, afgik fra Tar 18. Juli til Riga. — Venus, Jensen, afgik fra Archangel 28. Juni til Abbeville.

#### M. N. Fischer, Vejle.

3 mastet Staal-Skonert Wedle, Henningsen, afgik fra Hampton Road 14. Juli, ankom til Philadelphia. 17. Juli.

## Fragtberetninger.

D'Hrr. **Holm & Wonsild**, Kjøbenhavn og Lübeck, meddele os den 25. Juli:

For Dampere noteres:

St. Petersburg:

London 1/—, Rotterdam 1.1½ d., Amsterdam eller Bremerhafen 1/1½ d., Bremen By 1/3 d., Antwerpen, Dunkirk eller Ghent 1/3 d., Rouen 1,6 d., Bristolkanalen 1/6 à 1/7½ d., Aberdeen 1/3 d. à 1/4½ d., Shoreham eller Littelhampton 1/4½ à 1/6 d., alt pr. 496 lbs. Hvedebasis; til Stettin eller Lübeck à 9 Mk. pr. 2000 Kilos Rugbasis. 300 Tons Dampere til Aalborg 13 Mk. pr. 2000 Kilos Rugbasis. Til god dansk Havn nordligst Aarhus noteres 11/12 Mk. pr. 2000 Kilos Oliekager, August Afledning.

Riga og Libau:

Leith, Hull eller London 10½ d., Rotterdam 10½ d., Antwerpen 10½ d. à 11¼ d., Rouen 1/1½ d., specielle Ordre London ca. 3000 Havrequarter Dampere 1,1½ d., 3/4000 Havrequarter Rochester 1,1½ d., 3/4000 Havrequarter Southampton 1,3 d., ca. 4000 Havrequarter Bristolkanalen 1,4½ d. à 1/6 d., alt pr. 320 lbs. Havrebasis.

Til Sydsverig betales 10 Mk., til Nyköping 10 Mk., til god dansk Havn nordligst Aarhus 11/12 Mk. pr. 2000 Kilos Rugbasis. Danzig — god dansk Havn nordligst Aarhus 40 Pf. pr. 50 Kilos Klid, 12 M. pr. 2500 Kilos Rugbasis. Kjøbenhavn—Stockholm 4 Kr. pr. 1000 Kilos Byg; Svenske Sundhavne—Dunkirk 8½ à 9 francs pr. Bruttoton Melasse.

For Seilskibe noteres:

Finland—Østkyst London 1/7½ d., Canalen 1 10½ d. pr. Quarter Havre, Sydsverig—Østkyst London 1/3 d., Canalen 1,6 d. pr. 336 lbs. Havre, Vest Sverig—Østkyst Kulhavn 10½ d., Østkysthavn 1,1½ d. London 1,4½ d., Canalen 1,6 d., Bristolkanalen 1,4½ à 1/7½ d., alt pr. 336 lbs. Havre. Nordfrankrig til god dansk Havn betales 8½/2 francs pr. Ton Oliekager, til Stettin 9 francs, til Sverigs Østkyst 9½/2 à 10 francs pr. Ton Oliekager. Danzig—Danmark 40 Pf. pr. 50 Kilos Klid, St. Petersburg—Danmark 13/14 M. pr. 2000 Kilos Oliekager, København—Brahestad 6 M. pr. 1000 Kilos Byg, Wasa eller Kristinestad til København 1¼ M. pr. 1/1 eller 2/2 Tdr. Tjære. København—Stockholm 3½ Kroner pr. 1000 Kilos Byg. København til god dansk Havn 13 Øre pr. 50 Kilos tunge Kornvarer.

D'Hrr. **N. Johansen & Dahl**, Liverpool, meddele os under 21. Juli:

Siden vor sidste Rapport er Fragtmarkedet gennemgaaende uforandret. —

Vor Antydning om en Bedring i Sortehavsfragterne har vist sig at være rigtig, idet der er sluttet til bedre Rater og Tendensen er fastere for prompte Baade; lignende kan siges om Donaufragterne, og Azoff er ligeledes fast. —

Ertzfragterne fra Middelhavet ere flove, og fra enkelte Steder lavere, men selv til de yderst lave Rater synes der dog at være Overflod af Tonnage i Markedet. —

Amerika Markedet er omtrent det samme som i forrige Uge. — Der er sluttet en Del Baade fra Galveston til Liverpool à 37/6; Bremen 38/9; men Befragterne ere endnu tilbage holdne med at engagere Skibsrum for større Partier. — Fra Baltimore er der derimod lidt bedre Efterspørgsel à 2,7½ til 2/9 for circa 12,000 Quarters Baade til Kanalen for Ordre og August/September Lastning.

De hidtil lønnende Sukkerfragter fra Cuba til Staterne ere nu forbi, idet en ny Toldtarif, der forhindrer Indførsel paa de samme Betingelser som hidtil, træder i Kraft.

Ostindie Markedet er overalt stillestaaende. Nominelle Noteringer fra Bombay 15/6 for prompt, og 16/ for September Afskibning.

Kurrachee 17,6; Calcutta til London 15/ for Dølvægt; 17/6 for Linsød & Jute; Dundee 27/6 for Jute, Hamburg 28,9

Fra Vestkysten Syd-Amerika finde kun faa Transaktioner Sted til 27/6 à 28/ for Guano og 26/3 for Salpeter; men mere Liv ventes senere hen paa Aaret.

Fra Californien slutes fremdeles kun lidet; de vedholdende nedadgaaende Hvedepriser skræmmer Befragterne fra at optage Tonnage. — Følgen er at den i San Francisco liggende ubefragtede Tonnage snarere førstørres end forringes.

Noteringen er 26/3 til Kanalen for Ordre, fra Portland, O. 33/9 à 35/.

Skibskøb. Til Danmark er indkøbt Jern 3/m. Skonert Brunette 308 Reg. Tons, bygget 1866; havde Nr. 3 Besigtelse 1892. Prisen £ 1400.

Vor Korrespondent i Newcastle o/ Tyne meddele os under 21. Juli:

Vort Fragtmarked er omtrent uforandret med vedvarende rigeligt Tilbud af Tonnage. Der har fundet en betydelig

Omsætning Sted for Middelhavet, i nogle enkelte Tilfælde til yderligere reducerede Rater. Noteringerne for Østersøen ere uforandrede med Undtagelse af Ruten til Cronstadt, hvortil Opholdet ved Losningen og Karantænen for Ankomster derfra har fremkaldt en mindre Stigning. Af Befragtingerne nævnes Tyne, Blyth eller Wear til; Cronstadt 3/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> og 4/1; Svine-münde 3/9; Stettin 4,9 Patent fuel, 4/ Kul, free disch.; Horsens 1150, 4/3; Randers 5/3 og 5/, 550 t.; Korsør 4/ 950 t. Nykjøbing F. 4/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub>; 1000 t. 4/9 550 t. Helsingør 4/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, 750 t.; Landsrona 1200, 4/; Malmø 1400, 4/-2<sup>o</sup>/<sub>o</sub>; Norkøping 4/6 Stockholm 3/9 à 3/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub>; Bordeaux 4/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub>; Oporto 5/6; Lisbon 6/; Malaga 7,9, Kurs 48 d.; Almeria 6/, not. Kurs; Barcelona 7/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, 3000 t.; Cette 4/9, 3200 t.; Marseilles 5/, 2800 t.; Genua 5/ à 4/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub>; Livorno 5/3; Ca Vecchia 4/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> 2800 t.; Spezzia 5/ Kul 7/ Coke, 4000 t.; Messina 5,6; Ortona 7/; Fiume 6/6; Constantinopel 5/.

Sortehavs Markedet er fastere, fra Odessa hydes nu 10/9 til 11/ n. c. med 1/ mere for Nicolaieff Lasting for Baade af moderat Størrelse. Fra Serline kan 11/3 opnaas.

Fra Donanen hydes 12,6 til 12/9, og fra Azovske Hav er sluttet til 12/3 til 13/ n. c. ned Reduktion af 6% hvis Byg alene, hvilket fremdeles kan opnaas.

Fra Middelhavet er ringe Efterspørgsel, og Ertsfragterne ere faldne yderligere. Der er sluttet

Smyrna til Glasgow & Bristol 3350 t. d. V. £ 1840.

Huelva til Southampton 7,6, til London 7/6, til Manchester 7/6, til Middlesbro 7/.

Bilbao til Middlesbro 5/, Tyne 4/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, Rotterdam 5/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, Terneuzen 5,6.

Fra Østersøen er sluttet.

Sundswall til London, 500 stds. 21/ D. B. 23/6 b. Hernø-sand til London 270 stds. 21 D. B. 22 6 b. Sverrige, 3 Pladsr

## Efterretninger for Søfarende.

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

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

**Sundet.** En 4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Fv. Pule af ringe Udstrækning er funden omtrent midt imellem *Høcen* NV.-Pynt og *Rungstel.* Den ligger i c. 9 Fv. Vand, fra *St. Ibb* Kirke i S. 69<sup>1</sup>/<sub>2</sub><sup>o</sup> V., 7,440 Alen. 55<sup>o</sup> 53<sup>7</sup>/<sub>8</sub>, N. Br. 12<sup>o</sup> 36<sup>1</sup>/<sub>6</sub> Ø. Lgd.

**Sundet Kjøbenhavn. Kronløb.** Den 24de Juli 1894 flyttes Ledefyrene for *Kronløb* saaledes:

Bagfyret, et rødt, fast Fyr, flyttes til Dampfærgankegets Midtmole. Flammens Højde: 35 Fod.

Forfyret, et rødt, fast Fyr, flyttes til Frihavnen Ø.-Moles Hoved. Flammens Højde: 19 Fod.

Fyrene vises fra midlertidige Træstativer, der staa c. 740 Alen N. 55<sup>o</sup> Ø. og S. 55<sup>o</sup> V. fra hinanden. Holdte overet lede Fyrene i dybt Vand gennem *Kronløb.*

Samtidig slukkes de nuværende Ledefyr for *Kronløb.*

**Sundet. Hollænderdyb.** Vraget af den i *Hollænderdyb* sunkne Damper »*Eeta*« er nu bortsprængt, saa at den mindste Dybde over Vraget er 25 Fod.

Mærkeskibet er inddraget.

En Vager med grøn Stage og grønt Timeglas er udlagt tæt V. for Vraget og en Vager med grøn Stage og grønt Flag tæt Ø. for Vraget.

Sprængningen vil blive fortsat til 30 Fods Dybde.

**Island. Faxø Bugt. Akranes Skagi.** Den hvide Lanterne paa *Akranes Skagi, Faxø Bugt,* brænder fremtidig fra 10de Sept. til 11te April.

### Østersøen, Sundet og Lille Belt.

**Sverig. Sundet. Hveen.** Den 15de Oktober 1894 forandres *Høcen* Fyr. Det skal da hver 20 Sekunder vise Et-Blink.

**Häfringe. Södermanlands Skjærgaard.** N. for Farvandet N. om *Häfringe* er funden en lille 19 Fods Grund, *Häfringe Norrgrund.* 58<sup>o</sup> 36' 24" N. Br. 17<sup>o</sup> 19' 18" Ø. Lgd.

**Sverig. Bottniske Bugt. Töre. Siksundet.** Ved Indløbet til *Siksundet* er ved *Siksundsö Södra Grund,* V. for Farvandet, udsat en sort Stage med Ballon. 65<sup>o</sup> 44' 30" N. Br. 22<sup>o</sup> 41' 15" Ø. Lgd.

**Finland. Bottniske-Bugt. Uleåborg Distrikt. Niska.** En 12 Fods Stengrund, *Niska,* er funden, c. 2 Kml N. 36<sup>o</sup> Ø. for Fyrskibet »*Pleona.*« Ved Grundens NV.-Ende er i 27 Fod Vand udsat en Stage, rød foroven, hvid fornedet, med en nedadlunden Kost over en opadlunden Kost. Ved Grundens SØ.-Ende er i 27 Fod Vand udsat en Stage, hvid foroven, rød fornedet, med hvidt Flag, hvori rød Spunds. 65<sup>o</sup> 27' 45" N. Br. 24<sup>o</sup> 24' 48" Ø. Lgd.

**Finland. Finske Bugt. Helsingfors Distrikt. Sandudd - Edesvik.** Et Løb med 12 Fod Vand er afmærket fra Farvandet ved *Sandudd* til *Edesvik* Landingsbro, saaledes:

Ved V.-Enden af Stenrevet *Sandudd* er i 17 Fod Vand udsat en Stage, rød foroven, hvid fornedet, med en nedadlunden Kost, fra *Büssholmen* N.-Spids i N. 63<sup>o</sup> V., c. 1/4 Kml. 60<sup>o</sup> 10' 19" N. Br. 24<sup>o</sup> 53' 45" Ø. Lgd.

Ved Ø.-Siden af Stenrevet *Fölisön* i 14 Fod Vand en Stage, hvid foroven, rød fornedet, fra *Fölisön* SØ.-Spids i S. 70<sup>o</sup> Ø., c. 1/4 Kml. 60<sup>o</sup> 10' 34" N. Br. 24<sup>o</sup> 53' 43" Ø. Lgd.

Ved NV.-Enden af Grunden *Algrund* i 15 Fod Vand en Stage, rød foroven, hvid fornedet, med en nedadlunden Kost, fra Klippen *Algrund* i NNV., c. 1 1/2 Kbl. 60<sup>o</sup> 10' 45" N. Br. 24<sup>o</sup> 53' 56" Ø. Lgd.

Ved Stenrevet *Edesholm* i 13 Fod Vand en hvid Stage,

fra *Edesholm* N.-Spids i N., c. 1 1/2 Kbl. 60<sup>o</sup> 10' 45" N. Br. 24<sup>o</sup> 54' 27" Ø. Lgd.

Ved *Edesvik* Landingsbro er der 10 Fod Vand.

**Tydskland. Kieler Fjord.** Den 25de Juli, 2den og 6te Aug. 1894 afholdes Skydeøvelser mellem *Friedrichsort* Fyrtaarn og Kysten under Fort *Körigen.*

Fartøj med gult Flag ligger ude for at give Skibe Anvisning for Sejladsen.

Fra den 30te Juli skydes fra Batteriet *Georg* ved *Friedrichsort* over Indløbet til Fjorden. En Damper med sort og gult Flag over hinanden eller med gult Flag ligger ude for at give Skibe Anvisning for Sejladsen.

Naar der skydes, hejses sort Flag paa *Friedrichsort* eller *Falkenstein.* Anvisninger fra Skib eller Land skulle ubetinget følges.

### Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Vrag i Nordsøen.** Den 18de Juli. 53<sup>o</sup> 53' N. Br. 0<sup>o</sup> 29' Ø. Lgd. Et flydende Vrag.

**Tydskland. Zeegat van Norderney. Buse-Tief. Brander Plate.** Et Fartøj er sunket paa *Brander Plate* omtrent lige overfor den første sorte Spidstønde i *Buse-Tief.* En Mast er over Vandet.

**Holland. Texel.** Paa *Texel* Rhed ere følgende Tønder udlagte til Brug ved Skydeøvelser fra Fort *Harssens:*

To sorte Stumptønder i 9 Fv. Vand, 130 Alen NV. t. V. og SØ. t. Ø. for hinanden. 52<sup>o</sup> 59<sup>1</sup>/<sub>11</sub> N. Br. 4<sup>o</sup> 48<sup>1</sup>/<sub>5</sub> Ø. Lgd. og en hvid Stumptønde i 19 Fod Vand. 52<sup>o</sup> 58<sup>1</sup>/<sub>4</sub> N. Br. 4<sup>o</sup> 49<sup>1</sup>/<sub>6</sub> Ø. Lgd.

**Holland. Nieuwen Rotterdamachen Waterweg.** Vraget af Damperen »*Lining.*«, der laa sunket i *Nieuwen Rotterdamachen Waterweg,* er uskadeliggjort. Der er 28 Fod Vand, Lavvande, over Vraget. Afmærkningen er inddragen.

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

**Frankrig. Touquet.** Signalmasten ved *Touquet* Signalstation staaer paa 50<sup>o</sup> 31' 8" N. Br. 1<sup>o</sup> 34' 50" Ø. Lgd.

**England. Dover.** Paa Bølgebryderen, som er under Bygning ved *Dover,* er paa Inderenden tændt to grønne, faste Fyr, lodret for hinanden, og paa Yderenden to hvide, faste Fyr, vandret for hinanden.

Det hvide, faste Fyr paa Bølgebryderens Yderende er slukket.

**Englands S.-Kyst. Solent Channel.** Kutteren »*Azalea*« ligger sunken i 14 Fod Vand paa *Brambles.* En grøn Vragtønde er udlagt tæt N. for Vraget, fra den N.-lige *Thorn* Tønde i S. 34<sup>o</sup> Ø., 1/2 Kml. og fra *West-Bramble* Tønden i N. 50<sup>o</sup> Ø., 3/4 Kml.

Vragtønden ved »*Waterlillys,*« som laa sunken i *Solent Channel,* er inddragen.

**England. Mersey. Manchester Ship Canal.** Afmærkningen ved Indløbet til *Manchester Ship Canal* skal forandres saaledes:

1. En rødmalet Lystønde, som viser hvidt Blink, udlægges ved Ø.-Enden af Grunden, som strækker sig ud fra Kysten ved *Bromborough,* fra *St. Mark's* Kirke i S. 73<sup>o</sup> Ø., 1,2 Kml. 53<sup>o</sup> 21' 30" N. Br. 2<sup>o</sup> 57' 55" V. Lgd.

2. En sortmalet Lystønde, som viser hvidt, fast Lys, udlægges ved V.-Siden af Grunden N. for *Eastham Bank,* fra *St. Mark's* Kirke i S. 65<sup>o</sup> Ø., 1,3 Kml.

Kanalen gaer mellem disse to Lystønder.

3. En sort Tøndevager udlægges paa V.-Kanten af *Eastham Bank,* fra *Bromborough* Kirke i N. 47<sup>o</sup> Ø., c. 9 Kbl.

4. En sort Tøndevager udlægges paa V.-Siden af *Eastham Bank,* fra *Bromborough* Kirke i N. 84<sup>o</sup> Ø., 8 Kbl.

**Irlands NØ. Kyst. Rathlin.** Den 1ste Juli 1894 er *Ata-*

til Barcelona, 650 stds. 64 pesta. D. B. b. Finland 4 Pladser til Barcelona 700 stds. 62 pesta D. B. 250 b. Cronstadt til Papenburg, 500 stds. M. 23. D. B. Kotka til Boulogne, 530 St. 32 fr. D. B. 1 1/2 b. Frederikshavn til Terneuzen, 500 stds. 35 fr. Pulpwood. Riga til Boston 1000 loads, 7/ sq. sleepers.

D'Hrr. **Funch, Edye & Co., New York**, meddele under 13. Juli:

Siden vor sidste Beretning har den almindelige Mening om Befragtnings-Forretningen bedret sig betydelig; takket være de forenede Staters Regerings energiske Optraeden med Hensyn til Strikebevægelsen i Chicago og til Trods for Trudselne om fortsat Agitation og almindelig Arbejder-Strike, som en Tid syntes at vilde medføre en Standsning af hele det indlandske Transport-Væsen, maa Striken dog nu anses som

brudt. Der vil dog uden Tvivl hengaa nogen Tid før Sagerne kommer i deres sædvanlige Gænge.

De sidste Høstberetninger, som i høj Grad forringede Foraaars-Hvedens Tilstand, medens de stillede en rigelig Majs-høst i Udsigt, har næsten ingen Indflydelse haft paa Priserne her, idet man ingen Tiltro har fæstet til Beretningen om Foraaars-Hveden.

De fleste Befragtninger, som har fundet Sted, er af Dampere for Sukkerladninger, dog have kun meget prompte Baade fundet Anvendelse, medens fjernere Baade fuldstændig refuseredes. Stykgods og Kornbefragtningen er uden Liv.

Sejlskibs-Markedet frembyder intet af særlig Interesse. Bøgeret er kun ringe, men det knappe Tilbud af Skibsrum forhindrer en Forandring af Noteringerne. Raterne ere forøvrigt uregelmæssige; i somme Tilfælde lidt svagere og i andre noget fastere.

*carry Head, Rathlin* NØ-Pynt, lave, hvide, faste Fyr slukket. Det høje Fyrs Lysstyrke er forøget.

### Nordlige Atlanterhav.

**Vrag m. m. i Atlanterhavet.** I *Atlanterhavet* er Vrag m. m. truffen saaledes:

Den 24de Juni. 42° 8' N. Br. 11° 10' V. Lgd. Vrag, kun lidt over Vandet.

Den 25de Juni. 48° 30' N. Br. 6° 30' V. Lgd. Vrag paa c. 200 Tons med Bunden opad.

Den 29de Juni. 35° N. Br. 38° V. Lgd. Agterdækket af et stort Træskib.

**Canada. St. Lawrence Bugt og St. Lawrence Flod.** Paa *Cape Gaspé, Great Bird Rock, Heath Point og Anticosti West Point* i *St. Lawrence Bugt*, samt paa *Monts Point, Father Point og Green Island* i *St. Lawrence Flod*, gives nu Taagesignal hver 20 Sekunder ved Explosion af en Skydeboomulds Ladning, istedetfor ved et Kanonskud hver 1/2 Minut.

**Newfoundland Ø. Harbour Grace.** Fyret paa *Harbour Grace* skal ombyttes med et Fyr med Formærkelser og uden stadig Vagt.

Den 1ste Juli 1894 tændes et midlertidigt rødt Fyr, der brænder, indtil det nye Fyr tændes. 47° 42' 45" N. Br. 53° 8' 10" V. Lgd.

**Nova Scotia. Lunenburg Bay. Battery-Point.** Ved Fyret paa *Battery-Point* gives nu Taagesignal med et Haandkrafts Taagehorn, naar et Skibs Taagesignal høres.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. Mont Desert Island. Maine. Northeast Harbor.** Ved *Northeast Harbor* er følgende Tønder udlagte:

*Baker Island Ledge* sorte Spirtønde Nr. 1/2 i 23 Fod Vand, c. 100 Alen Ø. for dets Grundeste, hvor der er 6 Fod ved Lavvande. Tønden ligger fra *Baker Island Fyr* i N. 3° V., 1,400 Alen.

*Boat House Point* sort og hvid lodret sribet Tønde vager i 26 Fod Vand som Midtfarvands Tønde til *Granberry Island Passage*. Tønden ligger fra *Bear Island Fyr* i S. 23° V., 1 1/8 Kml.

*East Point of Northeast Harbor Ledge* sorte Spirtønde Nr. 1 i 8 Fod Vand, c. 150 Alen Ø. for det Grundeste, som falder tørt ved Lavvande. Tønden ligger fra *Bear Island Fyr* i N. 47° V., 2 Kbl.

*Four Foot Ledge* røde Spirtønde Nr. 4 i 18 Fod Vand, c. 100 Alen SV. for det Grundeste, hvor der er 4 Fod ved Lavvande. Tønden ligger fra *Bear Island Fyr* i N. 33° V. c. 3. Kbl.

**North Carolina. Cape Fear River. Oak Island.** Omtrent den 31te Juli 1894 slukkes *Oak Island* Ledefyr paa Øens Ø-Ende.

**Florida. Cape Canaveral.** Den 25de Juli 1894 tændes Fyret paa *Cape Canaveral* igen. Det er et hvidt Blinkfyr, som hver Minut viser Et-Blink. Flammens Højde: 134 Fod Synsviddens: 18 Kml. Fyrapparat af første Orden. Fyret staar c. 2,500 Alen V. for det gamle Fyr og vises fra et sort og hvid sribet, kegleformet Jerntaarn. 28° 27' 53" N. Br. 80° 32' 30" V. Lgd

Samtidig slukkes det midlertidige Fyr.

### Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**Malta. Hagira Scuda og St. Thomas Bay.** En 18 Fods Klippegrund er funden paa en Banke med ujevn, stenet Grund fra *Hagira Scuda* i S. 58° Ø., 7 Kbl. og fra *Filfolia Island* Ø-Pynt i N. 20° Ø. 35° 49' 5" N. Br. 14° 25' 45" Ø. Lgd.

En 9 Fods Klippegrund er funden i *St. Thomas Bay*, fra Midten af *Mahsel Batteri* i S. 47° Ø., 2 1/2 Kbl. og fra Baaken paa *St. Thomas Point* i S. 36° V. 35° 51' 0" N. Br. 14° 34' 15" Ø. Lgd.

*St. Shomas Bay* er uren og stenet.

**Rueland. Teodosia.** Paa den store V-lige Mole ved *Teodosia* er rejst to Pæle, en ved det N-lige og en ved det S-lige Hjørne. Fra hver Pæl vises to hvide Lanterner, lodret for hinanden. Flammens Højde: 14 Fod for de øverste Lanterner.

### Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

**Mexiko. Vera Cruz.** I det Ø-lige Indløb til *Vera Cruz* er fundet en 20 Fods Grund c. 200 Alen fra Fløjtetønden paa *Lavandera*. Paa Grunden er udlagt en Tønde.

To Tønder ere udlagte i 22 Fod Vand, den ene c. 600 Alen inden for *Lavandera*, den anden S. for denne.

For Indgaaende skal man gaa mellem Fløjtetønden og Tønden paa 20 Fods Grunden og mellem de to Tønder inden for, hvorefter man holde paa *Compagnie Ward's* store Fortøjtønde.

### Karantænebestemmelser m. m.

**Danmark.** — Bestemmelserne i 2det Afsnit I. af Lov om Foranstaltninger mod smitsomme Sygdommes Indførelse i Riget af 2den Juli 1890 ere satte i Virksomhed overfor Skibe fra *Danzig*.

Personer, der ankomme fra Havne i Gouvernementet *St. Petersborg* og fra *Danzig* underkastes Lægetilsyn.

**Norge.** — Den belgiske Provins *Liege* og Nordkysten af *Lillecausen*, indtil *Bosporus*, anses for kolerasmittede.

**Søerig.** — Den preussiske Provins *Vestpreussen* er erklæret for kolerasmittet.

Gouvernementerne *Estland* og *Lifland* ere erklærede for kolerasmittede.

**Frankrig.** — *Havre*. — Skibe fra *St. Petersborg* og *Kronstad* underkastes Lægeundersøgelse.

**Tyrkiel.** — Skibe fra Havne ved *Den finske Bugt* underkastes 10 Dages Karantæne i *Clazomenes, Beirut* eller *Tripolis*.

**Spanien.** — *Hangö* og 85 Kml. Omkreds samt Havne ved *Weichsel* ere erklærede for kolerasmittede.

Der tiltaas Skibe fra *Scutari* og 85 Kml. Omkreds fri Praktika.

*Danzig* og Havne indenfor 85 Kml. Afstand ere erklærede for kolerasmittede.

**Portugal.** — *Dirschau* og Havne ved *Danzig-Bugt* ere erklærede for mistænkte for Kolera.

*Bahia* og øvrige Havne i Provinsen *Bahia* ere erklærede for mistænkte for gul Feber.

*Brasilien*. — *Portugal* er erklæret for kolerafri.

### ABONNEMENTSPRISEN

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

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges hos „Adam“, Højbroplads og Tivoli, „Lynet“, Bredgade, hos Avissælgere i Havnen og flere Steder.

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

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

### AVERTISSEMENTS-PRIS:

Første Side pr. Pettillinio à 45 mm Bredde 25 Øre, udenlandske 35 Øre				
De øvrige Sider	—	20 —	do. 25 —	
	Moderation for	5 Gange	10 Gange	25 Gange
1/2 Side eller derover	. . . . .	20 0/10	30 0/10	50 0/10
Mindre end 1/2 Side	. . . . .	10 0/10	20 0/10	40 0/10

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER FREDAG.

Nr. 45.

Kjøbenhavn, Fredag den 3. August 1894.

1. Aarg.

INDHOLD: Frederikshavns Havn. — Maaneobservationer, af Premierløjtnant i Flaaden C. Clausen. — Maskinist E. A. Olsens Dampafspærringsventil. — Fra Sø og Land. — Søulykker i Juni Maaned 1894. — Skibsefterretninger. — Fragtberetninger. — Efterretninger for Søfærende.

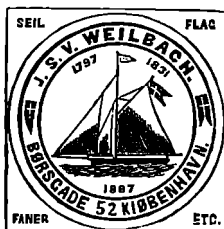
## AXEL E. AAMODT.

18, Kongens Nytorv 18.  
Grundlagt 1857. Telefon 106.  
Lager af Tegnepapir  
fra  
1. Kl. Fabrikker.

Telefon 1268.  
Telegr.-Adr. Nilsson 167.

## Carl Nilsson,

Amaliegade 37,  
Kjøbenhavn K.  
Lager af Olier og Maskin-Artikler.  
Leverander  
til de fleste danske Damp-  
skibsselskaber.



isolerings (Kieselguhr, Filt m. m.)  
paa Kjæder, Dampvær m. m.

## Carbolineum. Creosotolie.

Oskar Borch,  
Gøthersgade 158.

## Dansk Søforsikring for Løsøre,

oprettet 1876,  
tegner Forsikring paa Søfolks Effekter  
med danske Skibe.

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

Fra Aktiebolaget Bofors & Gullspång i Sverrig leverer jeg  
paa Bestilling større og mindre Gjenstande i

### støbt Staal, saasom:

Skibstævne,  
Skibsskruer,  
Roerrammer,

Stempler,  
Krumtappe,  
Ambolte,

Tandhjul,  
Ankere,  
etc. etc

Støbt Staal fra Bofors-Gullspång er smedeligt saant i Styrke  
og Sejghed fuldt jævnlørligt med det bedste smeddede Staal  
af tilsvarende Haardhedsgrad.

Kjøbenhavn.

Jørgen Jensens Efterfigr.

## Cacaopulver,

Kæks, Biscuits, Chocolate,  
Confekt.

Brødr. Tychsens Fabrikslager,  
Lille Kannikestræde 3, Kjøbenhavn K.

De af Toldvæsnet  
anbefalede

## Toldblanketter

ere paa Lager  
hos

## S. Friedländer,

14 Ved Stranden.

## A. C. Perchs

Thehandel Eftf..

A. Rosourus Hansen,

Kronprinsensgade Nr. 5,

grundlagt 1835,

anbefaler ny hjemkommen The  
af udsøgt Ima Kvalitet.

## C. M. Fønnesbech,

Specialforretning i The.

Fine, kraftige Kvaliteter;

Udsalg: Østergade 10. Kjøbenhavn.

## Ankere & Kjæder,

Tougværk og alle  
Skibs-Inventarier

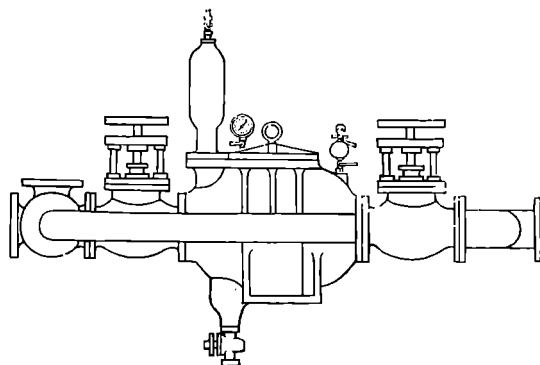
anbefales fra Lager.

John Forbæch,

St. Annæ Plads 19 & 21.

## Edmiston's Fødevands-Filter.

Filter for Landkødder.



Skibs-Filter.

FRED. STIELTJES & Co.,

Bredgade 43, Kjøbenhavn.

## Dækskoste

Dækskoste, 13 Rækker halvstive Piasava	6 Kr.	pr. Dussin.
do, 13 do, fint Piasava ud- mærkede Koste til Spulning af Dækket	7 »	»
Tjærekoste, rene Børster	7 » 50	»
Levanger	7 »	»
Kosteskafter	1 »	»

Alle Sorter Malerpensler anbefales. Ethvert Rederi samt  
Damp- og Sejlskibsførere vil se deres Fordel ved at købe  
deres Forbrug af Børstenbinderarbejde direkte hos mig, da jeg  
fabrikerer det selv. Ingen Specialiteter; som Fagmand udfører  
jeg alt til Faget henhørende. Telefon Nr. 2625.

## HANS PREHN,

Børstenbinder.

Fabrik for Dæks- og Gadekoste.

Vesterbrogade 46.

## H. C. Petersen & Co.,

Udstillingsbygningen, Kjøbenhavn V.

Ludwigsbergs Donkey Pumper,

Pulsometre, Centrifugalpumper,

samt alle Sorter Pumper og Sprøjter

i bedste Konstruktioner

til billige Priser.

## Engelberts originale Olie,

bedste Cylinder-Olie,

leveres til nedsat Pris.

Mod Efterligninger advares.



# „Dansk Søfartstidende“

begyndte den 1. Juli et nyt Kvartal. Bladet bringer Artikler om alle i Forbindelse med Skibsfarten og Fiskeriet staaende Forhold og følger alle Bevægelser paa Søfartens Omraade her hjemme og i Udlandet; det bringer ugentlige Beretninger om Fragtforholdene gennem Meddelelser fra London, Liverpool, Newcastle o/ Tyne, Lübeck, New-York og Kjøbenhavn; det indeholder Søkortarkivets „Efterretninger for Søfarende“.

„Dansk Søfartstidende“ bringer en ugentlig Oversigt over danske Skibes Bevægelser, støttet paa Meddelelser fra de fleste danske Damp- og Sejlskibs-Rederier; endvidere udførlige Meddelelser om Nybygninger, Havarier, Forlis. Det bringer Beretninger om Forhyringsforholdene, maanedlige Meddelelser om Fiskeeksporten og Fiskehandelen, Oversigt over de meteorologiske Forhold m. m. m.

„Dansk Søfartstidende“, Organ for Søfarten og Fiskeriet, fremtræder tillige som Efterretningsorgan for Skibsfarten og bringer gennem sine talrige Forbindelser i Ind- og Udland udførlige og paalidelige Meddelelser om alle Søfartsforhold.

Abonnement for Juli Kvartal 1894 à 1 Kr. 50 Øre foruden Postpenge, tegnes paa alle kgl. Postkontorer og Brevsamlingssteder, i alm. dansk Skibsførerforenings Kontor, St. Annæ Plads 13, K, fra 11—3, i Redaktionen, Holsteinsgade 9, Ø, og hos Fuldmægtig Westrup i det forenede Dampskibsselskabs Skibsinspektion. Dansk Søfartstidende egner sig fortrinligt til Annoncer, der ønskes udbredte i alle Søfartskredse i Ind- og Udland.

Annoncer modtages ovennævnte tre Steder og i Triers Bogtrykkeri, Bredgade 32, K.

## Galle & Jessens

oljefri, rene Poudre

## Cacao uden Sukker

kan særlig anbefales

til Skibsbrug.

## Aut. Forhyringsagenter,

Kjøbenhavn.

F. Jepsen, Toldbodgade 2.

W. H. Wulff, Toldbodg. 15.

## Maskinistexamen.

Maskinistexamen afholdes ved Søværnets Skole for Skibbygning og Maskinvæsen paa Orlogsværftet i Kjøbenhavn og begynder den 22. August d. A.

De, der agte at indstille sig til Examen, have derom at indgive en egenhændig skreven Begjæring til Undertegnede inden den 8. August d. A., indeholdende Oplysning om den Paagjældendes fulde Navn, Fødested, Fødselsdag, Aar og Adresse samt hans Betegnelse i Udskrivningsvæsenets Ruller, ledsaget af Modenhedsbevis og Værkstedbeviser.

Forsaauidt den Paagjældende tidligere har været indstillet til nævnte Examen, skal dette angives i Begjæringen.

Examinanderne skulle møde den nævnte Dag Kl. 8 Form., medbringende Tegneredskaber, Maalestok med engelsk Maal og Logaritmetabeller.

Orlogsværftet, Kjøbenhavn C, den 21. Juli 1894.

A. H. M. Rasmussen,  
Underdirektør,  
Formand

i Examenskommissionen.

Orlogsværftet i Kjøbenhavn ønsker at afhænde 29 Kompasser af ældre Konstruktion (ikke beskadigede) enkeltvis.

Kompasserne kunne tages i Øjesyn ved Henvendelse i Orlogsværftets Centralkontor hver Dag mellem Kl. 10 og 2. Tilbud indsendes til undertegnede Chef for Regnskabsvæsenet, fra hvem Betingelserne for Salget udleveres paa Forlangende.

Orlogsværftet, den 20. Juli 1894.

Mygind,

Chef for Regnskabsvæsenet.

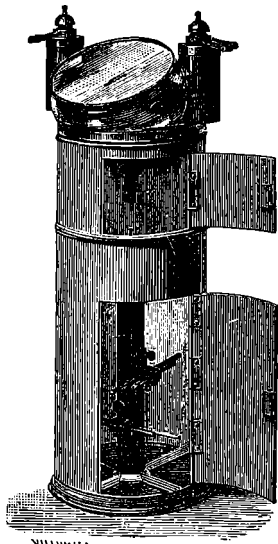
## Patent

## Universal Slippeapparatet,

der er omtalt i Søfartstidende Nr. 40, anbefales til Anbringelse i Skibsbaade. Bestillinger modtages af Opfinderen og Indehaver af Patentet

Jul. Christensen — Hjertensfrydsgade 12 — Kjøbenhavn. K.

## Cornelius Knudsens Etabl.,



37. Kjøbmagergade Kjøbenhavn.

Patent Multiplikator, Kompasser,

Sprit- og Baadskompasser,

Patent Tidsglas. Saltmaalere.

Sextanter og Oktanter.

Kaptejn Rungs

Universal-Bathometer.

Logge og Loddemaskiner.

Dybhavsthermometre med Vendeapparat.

Barometre, Thermometre, Manometre.

Indicatorer. Tegnebestikker.

Parallellinealer.

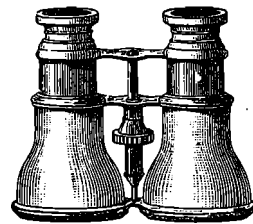
Marinekikkertør.

Complete Dykkerdragter

Premierløjtnant Clausens

Patent Universal Deflektor.

Reparationer udføres med Omhu.



H. & Holst's

Efterfølger,

Hans Liisberg,

Uhr- og 408

Instrumentmager.

## Maskinpasserprøven.

Maskinpasserprøven afholdes ved Søværnets Skole for Skibbygning og Maskinvæsen paa Orlogsværftet i Kjøbenhavn og begynder den 22. August d. A.

De, der agte at indstille sig til Prøven, have derom at indgive en egenhændig skreven Begjæring til Undertegnede inden den 8. August d. A., indeholdende Oplysning om den Paagjældendes fulde Navn, Fødested, Fødselsdag, Aar og Adresse samt hans Betegnelse i Udskrivningsvæsenets Ruller, ledsaget af de fornødne Værkstedbeviser og eventuelt Søfartsbeviser.

Forsaauidt den Paagjældende tidligere har været indstillet til nævnte Prøve, skal dette angives i Begjæringen.

Examinanderne skulle møde den nævnte Dag Kl. 8 Form. Orlogsværftet, Kjøbenhavn C, den 21. Juli 1894.

A. H. M. Rasmussen,  
Underdirektør,  
Formand

i Examenskommissionen.

## Frederikshavns Havn.

Som Særtryk af »Den tekniske Forenings Tidsskrift« har Hr. Ingeniør ved Vandbygningsvæsenet I. Ollendorff udgivet en Afhandling om Frederikshavns Havn. (Det Hoffenbergske Etablissement, Kjøbenhavn 1894.)

Forfatteren fremstiller det som sin Hensigt at give en Beskrivelse af de nu saa godt som fuldførte Arbejder ved den betydelige Udvidelse af Frederikshavns Havn, der i Hovedtrækkene blev besluttet i 1882. For at belyse de Forhold, der have været de ledende ved Bestemmelserne om de nu tilkomne Arbejders Art og Omfang, indleder Bogen imidlertid med en Redegørelse for Havnens tidligere Udvikling lige fra Staten 1805 og følgende Aar byggede en lille Havn, der nærmest var beregnet for Kanonbaade. Først efter 1830 tilvebragtes en Skibshavn, som dog havde forskellige væsentlige Mangler og som efterhaanden langt fra tilfredsstillende Skibsfartens Krav. Først i Begyndelsen af Tredserne blev en større samlet Bevilling given for at bøde paa disse Mangler; Bassinet blev uddybet og godt forsynet med Duc d'Alber og forskellige andre Arbejder foretagne. I 1870 forøgedes yderligere Anlægspladserne og ved Jernbanens Anlæg i 1871 førtes et Spor til Havnen og forgrenedes langs de vigtigste Anlægspladser. — Allerede i Halvtredserne foretoges Uddybningsarbejder uden for Havnen, der fortsattes gennem flere Aar; ogsaa betydelige Opmudringsarbejder har man maattet foretage, saavel i som udenfor Havnen. — Imidlertid var Havnen, trods disse betydelige Forbedringer, ude af Stand til at tilfredsstillende Fordringer, som Skibsfartens Udvikling, navnlig i Retning af større og mere dybt gaaende Skibe, opstillede ikke alene til en Trafikhavn, men særlig ogsaa til en Tilflugtshavn i det nordlige Kattegat. Det var især elter at Frederikshavn var bleven det nordlige Endepunkt for den jyske Statsbane, at Trafikken, saavel hvad angaar Ind- og Udførsel som Postforbindelserne, stillede stærkt forøgede Krav til Havnen; Forhold der yderligere kunde ventes udviklede, naar Limfjordsbroen var bleven fuldført. Medens det tidligere var almindeligt, at en stor Del af Skibsfarten blev indstillet om Vinteren, havde den stigende Samfærdsel og Konkurrence medført, at Farten fortsattes hele Aaret rundt, saa vidt Isforholdene vilde tillade det. Farerne og Besværlighederne ved Sejlsadsen i Kattegattet fremtraadte da i langt stærkere Grad end tidligere, navnlig for Sejskibenes Vedkommende, og de Søfarende stillede derfor at Hensyn til Skibsfartens Bekvemmelighed og Sikring indtrængende Krav paa, at der blev tilvebragt en fyldestgørende Tilflugtshavn ved den vestlige Side af det nordlige Kattegat; en Havn, hvor der selv for de største af de Skibe, som i Reglen befare Kattegattet, var Mulighed for at kunne ty ind for Uvejr eller Is, hvor Proviantering og Kulforsyning kunde finde Sted og Skibsreparationer udføres. I disse Henseender var Havnen nemlig den Gang langt fra fyldestgørende.

Forfatteren skildrer derefter de betydelige Mangler, der fandtes ved Havnen og de Forslag, der navnlig i Halvfjerdsenerne fremkom om Anlæg af en tidssvarende Tilflugts- og Handelshavn i det nordlige Kattegat. Den 26de Maj 1877 nedsatte Indenrigsministeriet en Kommission, der skulde overveje Havnespørgsmaalet og fremsætte For-

slag til dets Løsning. Denne Kommission tilraadete at løse Spørgsmaalet ved en omfattende Udvidelse af Frederikshavn Havn for en Sum af 4,600,000 Kr. Det lykkedes imidlertid ikke Regeringen at gennemføre dette Forslag paa Rigsdagen, hvorimod den i 1882 opnaaede en Bevilling paa 2,200,000 Kr. til Gennemførelse af en mindre Plan; senere tilkom forskellige nye Bevillinger, saa at man nærmede sig mere til den oprindelige Kommissionsplan.

Efter at have givet nogle Oplysninger om Naturforholdene paa Stedet, beskriver Forfatteren indgaaende Planen af det nye Anlæg, Havneværkernes Konstruktioner, Uddybningsarbejder, Fyrbelysningen og andre Arbejder, og skildrer derefter Arbejdets Gang fra 1882 indtil Havnens Fuldendelse i 1891. Afhandlingen slutter med følgende Bemærkninger af mere almindelig Interesse:

Frederikshavns Havn er bleven tilvebragt udelukkende paa Statens Bekostning og bliver bestyret som Stats- ejendom.

At det maatte blive saaledes, var nødvendigt her, hvor det drejede sig om en Havn, der særlig var af Interesse for den almindelige Skibsfart i Kattegattet, men som ikke kunde paaregnes direkte at ville betale sig ved at give saa store Indtægter, at Anlægskapitalen kunde forrentes. Af Hensyn til Havnens Brug som Tilflugtshavn, i hvilken Henseende en stærk Benyttelse jo kun finder Sted ved særlige Lejligheder, maatte Anlægget nemlig gives forholdsvis store Dimensioner.

Bekostningen ved den senest foretagne Udvidelse af Havnen andrager, som foran nævnt, rigelig 2½ Millioner Kroner; de tidligere Anlæg have kostet knap ¾ Million. Havneanlægget i sin nuværende Skikkelse staar saaledes Staten i c. 3¼ Millioner Kroner.

Byen og ved den Havnen har Navn efter Kong Frederik den Sjette, der gav Byen Købstadsrettigheder, og under hvis Regering de første Anlæg ved Havnen bleve fuldførte. Det større ny Anlæg, der har været under Arbejde siden 1882 og nu er saa godt som fuldført, var ved Kongebesøget i Frederikshavn i Juli 1890 vidt fremskredet. Ved denne Lejlighed gav Hs. Majestæt Kongen allernaadigst sit Minde til, at den da helt fuldførte søndre Forhavns mole maatte kaldes »Christian den Niendes Mole«.

Efter den stedfundne Udvidelse vil Frederikshavns Havn paa temmelig tilfredsstillende Maade kunne gøre Fyldest over for de forskellige Krav, der stilles til en Havn i det nordlige Kattegat. Den har nu et Vandareal paa i alt c. 70 Tdr. geom. Maal og i Land betydelige Arealer, der med Fradrag af, hvad der er fast bebygget, andrager c. 23 Tdr. geom. Maal. Desuden vil det 6 Tdr. store Areal, der bag den interimistiske Dæmning henligger overflydt med Vand, kunne gøres nyttigt.

Det maa haabes, at Forholdene ville give Anledning til Udvikling af forskellige ny Virksomheder og særlig til Etablering af en stor Ophalingsbedding eller Dok i Forbindelse med fornødne Værksteder ved Havnen saaledes, at ogsaa større Jærnskibe ville kunne repareres i Frederikshavn.

Byen, der efterhaanden som Havnen har udviklet sig, er vokset betydeligt, har nu c. 5000 Indvaanere.

Ved Uddybning over de Arealer i Havnebassinene, som endnu henligge med forholdsvis lavt Vand, vil der fremtidig kunne skaffes en noget forøget Liggeplads for Skibe, hvad mulig vil tiltrænges under Isforhold. Kajpladsen vil kunne forøges betydeligt.

En større Vanddybde end de 22 Fod, hvortil Havnemundingen naar ud, havde det været ønskeligt at erholde; men som Regel ville dog nu Skibe med indtil 21 Fods Dybtgaaende kunne besejle Havnen; de Tilfælde, da Forholdene ere saa ugunstige, at kun 18 à 19 Fod dybt liggende Skibe kunne søge ind, ere sjældne.

Havnen er saaledes tilgængelig for den langt overvejende Del selv af de større Skibe, der befare Kattet.

Den Mulighed i Fremtiden ved Uddybning ogsaa foran Havnemundingen at kunne tilvejebringe og uden uforholdsmæssig store Udgifter vedligeholde 24 Fods Dybde ind til og i Havnen er imidlertid næppe udelukket. Denne Dybde naas i Farvandet i c. 600 Fods Afstand fra Havnemundingen.

Arbejderne ved Frederikshavn Havn ere jo nu bragte til en, i hvert Fald forelobig, Afslutning, og det er derfor et meget passende Tidspunkt, paa hvilket en Skildring af dem og de Resultater, de have bragt, er fremkommen. Den foreliggende Afhandling, af hvilken vi ovenfor have meddelt Hovedindholdet, giver en interessant Fremstilling af disse Arbejder og af Havnens nuværende Forhold, og Forfatteren fortjener Tak for et Arbejde, gennem hvilket man har faaet en Skildring af denne Havns Historie lige fra dens første Begyndelse. Et Ønske, som Forfatteren udtaler i Slutningen af sin Afhandling, finde vi Anledning til særlig at understrege, fordi vi tro, at dets Opfyldelse vil være en væsentlig Betingelse for en fortsat Udvikling af Frederikshavns Havn. Vi sigte til Ønsket om i Frederikshavn at faa anlagt en stor Ophalingsbedding eller Dok i Forbindelse med fornødne Værksteder ved Havnen saaledes, at ogsaa større Jernskibe ville kunne repareres der. Vi tro, at Nødvendigheden af en saadan Foranstaltning — særlig af Hensyn til Havnens Betydning som Nødhavn — vil træde stedse stærkere frem.

## Maaneobservationer.

Af Premierløjtnant i Flaaden C. Clausen.

Da Hr. P. J. i »Dansk Søfartstidende« Nr. 40 er fremkommet med et nyt Indlæg i Anledning af min Artikel om Maaneobservationer, skal jeg i al Korthed fremsætte nogle afsluttende Bemærkninger til vor Diskussion.

Jeg maa meget beklage, at Hr. P. J. ikke endnu har forslaaet mine Anvisninger til paa praktisk Maade at udbytte Højder, tagne under mindre gunstige Forhold, hvilket i høj Grad forbauser mig, da der nemlig til en saadan Forstaaelse kun kræves de almindelige Kundskaber, som fordres ved Styrmandseksamen samt forøvrigt ganske jævn sund Fornuft; men jeg har da heller ikke opgivet Haabet om med Tiden at hibringe Hr. P. J. den rette Indsigt i det foreliggende Spørgsmaal. Da Pladsen i nærværende

Blad imidlertid ikke godt tillader en indgaaende Behandling af Emnet, skal jeg i en nær Fremtid udgive en lille Bog om den praktiske Udnyttelse af de astronomiske Observationer tilsoos, hvortil jeg saaledes kan henvise Hr. P. J.

Naar Hr. P. J. endvidere taler om mine »Teorier«, da er dette et absolut fejlagtigt Udtryk. Det Standpunkt, hvorpaa Hr. P. J. staar, er nemlig det rent teoretiske, idet han uden Kritik og uden Afvejning af de foreliggende Forhold blindt hen anvender Resultatet af sine Beregninger, hvorimod jeg paaviser, hvorledes de praktiske Forhold bør tages med i Betragtning for under de foreliggende Omstændigheder at faa det bedst mulige Resultat ud af Observationerne.

Hr. P. J. er kommet til det Resultat, at min Vejledning navnlig gaar ud paa at vise, at der i Praksis bør stoles paa unøjagtige Højder, og deri har han fuldstændig Ret, saafremt der blot tilføjes: »for saa vidt Højdefejlens Størrelse enten lader sig skønne indenfor nogenlunde snævre Grændser, eller dens Virkning helt eller delvis lader sig borteliminere.«

Naar man kan sejle paa Bestikkets Plads, der ofte er behæftet med Fejl paa 10 à 20, ja endnu flere Kvartmil, saa ser jeg ingen Grund til, at man ikke bedre skulde kunne navigere paa en observeret Plads, hvori Fejlen sikkert selv under meget ugunstige Forhold vil være langt mindre, saafremt man har benyttet sine Observationer paa rigtig Maade.

Det er iøvrigt ikke korrekt, at man ikke skulde kunne have en begrundet Mening om, i hvilken Retning Højdefejlen gaar (se nedenstaaende Eksempel); men selv om Forholdet var det modsatte, vilde Observationerne ikke derfor blive ubrugelige, ligesaa lidt som Kompasset mister sin Betydning, fordi dets Deviation jævnlig undergaar Forandringer, hvis Retning eller Størrelse maaske ikke øjeblikkeligt lader sig bestemme. (Ved Hjælp af Universal-Deflektoren kan Deviationen dog findes til enhver Tid).

Mærkeligt nok har Hr. P. J. i mange Henseender helt vrang Begreber om praktisk Navigering. Han siger saaledes, at Observationer kun ere at betragte som et Hjælpemiddel eller en Forsigtighedsregel, hvorimod Lodskud tillægges langt større Værdi. Jeg siger nu lige netop det Modsatte, nemlig at Observationerne, hvad enten de ere terrestriske eller astronomiske, maa betragtes som Hovedmidlet, og at Lodskud kun faa deres Betydning, fordi de nødvendige Observationer uheldigvis ikke altid kunne erholdes. Loddet maa derfor alene opfattes som et Hjælpe- eller Kontrolmiddel, der paa sine Steder kan give gode, paa andre Steder kun tarvelige, ja muligvis slet ingen eller endog højt misvisende Oplysninger, og der kan anføres mange Eksempler paa, at Lodskuddene først have faaet deres Betydning ved at tages i Forening med Observationer.

Selvfølgelig bør Loddet altid holdes flittigt gaaende, hvor det blot kan give den allermindste Oplysning og særligt altid paa lægt Vand og under usigtbare Vejrforhold; men dette vedkommer iøvrigt ikke Sagen, da en saadan Forsigtighedsregel altid bør iagttages, hvad enten man sejler paa en observeret eller en gisset Plads.

Jeg kan derfor aldeles ikke slutte mig til Hr. P. J.'s Udtalelse om, »at det kan være fornuftigere, at Kaptajnen lægger sig til at sove, end at han anstrenger Øjnene for at faa en tarvelig Observation.« Jeg mener som saa, at han hellere først bør anstille sin Observation, saa vil han bag efter kunne sove langt mere roligt og trygt, end hvis han skal løbe an paa Loddet alene.

Det synes at være faldet Hr. P. J. en Del for Brystet, at mine saakaldte »Teorier« gave et saa godt Resultat i Praksis ved den omtalte danske Orlogsmands Navigering ved Hjælp af Stedlinier under tæt Taage i finske Bugt, og han gjør et Forsøg paa at slippe derover ved at tillade sig en temmelig flot Bemærkning om, at Anstillelsen af de benyttede Observationer maa betragtes »som en Slags Tidsfordriv eller Eksersits for de Officerer, der ikke vare paa Vagt.«

Forholdet var nemlig et ganske andet og i Korthed

følgende: Loddet var i lang Tid stadig holdt gaaende; men det kunde paa Grund af Dybdeforholdenes Beskaffenhed ikke give tilfredsstillende Oplysninger, og navnlig ikke om Skibet var for nordligt eller sydligt i Farvandet. Efter Chefens Opfordring paatog jeg mig da i Egenskab af Observations-officer ved en Række Højdemaalinger at udfinde en nogenlunde rigtig Plads for Skibet, og Resultatet viste sig tidligere anført tilfulde, at dette var muligt, tilrods for de højest ugunstige Forhold.

Jeg beklager ikke her at kunne fremstille Sejladsen i dens Enkeltheder, da dertil vilde kræves for megen Plads og vel ogsaa helst et Kort over Bugten med alle Stedlinierne aflagte. Dog skal jeg her anføre et Eksempel paa, hvorledes en enkelt af Observationerne alene for sig gav gode Oplysninger. Det var en Højdemaalning af Planeten Mars, da den omtrent stod i retvisende Syd, saa at den dertil svarende Stedlinie næsten faldt sammen med en Bredeparallel. Da Højden paa Grund af Maaling over en taaget Krumning jo maatte være for stor, var det aabenbart, at Stedlinien maatte ligge for sydligt (for stor Højde giver for lille Brede), og da den nu endvidere omtrent var parallel med Kysternes Retning og samtidig laa fri nord for 20 Favne Kurven ved den sydlige Kyst, saa er det selv uden mindste Kendskab til Højdefejlens Størrelse, let at indse, at læge Lodskud, erholdte i Tiden omkring Observationsøjeblikket, nødvendigvis maatte angive, at Skibet var for nær ved den nordlige Kyst, en Oplysning af stor Betydning for Skibets Sikkerhed og en god Vejledning for, hvorledes Kursen burde sættes for at undgaa de mange tilstedeværende farlige Skær.

Hr. P. J.'s Tro paa, at en Højde bliver rigtig paa Tiendedel Minut, naar den tages som Medium af flere Maalinger, undrer mig nu efter hans øvrige Udtalelser kun meget lidt, endskøndt det dog er klart som Dagen, at de fleste og største Fejl (saasom Instrument-, Refraktions- og i Reglen ogsaa Maalefejl) falde i samme Retning og derfor ligeledes maa indgaa i Middeltallet.

At en Fejl paa 1' i Højden i mange Tilfælde har ikke ringe Betydning ved Længdebestemmelse, er sikkert nok; men ligesaa vist er det ogsaa, at Stedliniens Forskydning af den Grund kun kan blive 1 Kvartmil lodret paa dens Retning, og at man derfor ikke skal navigere paa sin Længde, men ved Hjælp af sin Stedlinie.

Til Slut skal jeg endnu bemærke, at selv om Hr. P. J. ikke kan eller ikke vil forstaa mine Anvisninger, saa ser jeg dog ingen Grund til, at han vil søge at bringe sine Kolleger til at indtage det samme Standpunkt. Der findes utvivlsomt blandt vore Navigatorer, saavel ældre som yngre, mange med Kundskaber nok og tilstrækkelig Tænkkeevne til at benytte de givne Anvisninger, og han kan vist trygt overlade til dem selv at erhverve sig de nødvendige Erfaringer og den rette Tillid til mine »Teorier«, forinden de drage Nytte af dem i Praksis.

## Maskinist A. E. Olsens Damp-afspærringsventil.

Som bekendt er der indtruffet ikke saa faa Ulykkestilfælde i Skibe ved Brud paa Dampledningen mellem Kedlerne og Maskinen, og man er derfor i Reglen indrettet paa at kunne afspærre for Dampen fra et andet Sted end Kedel- og Maskinrummene, idet begge disse Rum kunne blive fyldte med Damp, saa at Personalet hurtigst muligt maa forlade dem. I Justitsministeriets Bekendtgørelse af 28de Juni 1875 angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet med Dampfartøjer findes den Bestemmelse, at paa Fartøjer

med helt Dæk skal der umiddelbart paa Kedlen anbringes en fra Dækket let tilgængelig Ventil, hvorved Dampen kan afspærres fra Maskinen. Indtræder der et Brud paa Dampledningen eller et andet dampfyldt Rum i Maskinen, har man altsaa Midler i Hænde til at standse Dampgangen fra Kedlerne, men det er et stort Spørgsmaal, om Dampgangen bliver standset i rette Tid, d. v. s. forinden Maskin- og Kedelrummene ere blevne fyldte med Damp. Sædvanligt er Spindelen paa den umiddelbart paa Kedlen anbragte Stopventil ved Kæder, Aksler og Tandhjulforbindelser sat i Forbindelse med et fra Dækket tilgængeligt Haandsving, hvormed Stopventilen kan aabnes og lukkes. Sker der nu et Brud paa Dampledningen, er det ikke sagt, at der netop staar en Mand rede ved Haandsvinget; ofte findes dette ved en Nedgang til Maskin- eller Kedelrummet, og i saa Tilfælde maa man trænge sig ind i Dampen, der strømmer ud fra Rummet, for at komme til Haandsvinget; men selv om dette er anbragt paa aabent Dæk, medgaar der dog lang Tid, inden man kan faa Stopventilen lukket. Under Maskinens Gang er denne sædvanligt fuldt aaben, idet Dampens Tilstrømning til Maskinen afpasses med Manøvreventilen ved Maskinen; Ventilens Spindel skal derfor drejes adskillige Gange rundt, inden der er afspærret for Dampen.

Den ministerielle Bestemmelse, at et Skib skal være forsynet med en fra Dækket let tilgængelig Ventil for Dampens Afspærring, sikrer altsaa ikke Maskinpersonalet mod de Ulykker, der kunne træffe det, dersom pludselig en Del af Dampledningen giver efter; i saa Tilfælde vil der nemlig næppe hengaa mange Sekunder, inden vedkommende Rum ere blevne fyldte med koghed Damp, og Erfaring viser da ogsaa, at Personalet som oftest ikke har kunnet komme hurtigt nok ud af Rummet. Den store Ulykke, som i Februar Maaned d. A. indtraf i det tyske Panserskib »Brandenburg«, afgiver noksom Vidnesbyrd herom (se denne Tidendes Nummer 28); alle de Rum, der stode i Forbindelse med det Maskinrum, hvis Dampstopventil sprængtes, fyldtes i et Nu med Damp; selv paa Dækket over Maskinen var Dampudstrømningen saa voldsom, at mange ikke kunde undslippe og omkom, inden man paa Fyrpladsen erfarede, hvad der var sket og fik Kedlernes Afspærringsventiler lukkede.

Maskineriets enkelte Dele bør være konstruerede paa en saadan Maade og forfærdigede af saadanne Materialier, at de ere stærke nok til at modstaa Kraftpaavirkningerne; man hører da ogsaa sjældent om Brud paa Kedlerne eller de enkelte Dele af selve Maskinen; kun Skrueakslen og Dampledningen volde Vanskeligheder, der for den sidste Vedkommende er af særlig Betydning for selve Maskinpersonalet, fordi et større Brud paa den udsætter Personalet for den største Fare. De høje Damptryk, som anvendes nu til Dags, har givet Anledning til ikke saa faa Ulykkestilfælde af denne Grund, og man har derfor i de senere Aar haft Opmærksomheden særlig rettet paa at gøre Dampledningen tilstrækkelig stærk.

Det kan enten være selve Rørledningen eller dennes Ventiler, som giver efter; naar Rørledningen forfærdiges af Kobber, hvad der endnu er det almindeligste, styrker man den ved at omvikle den med Staaltraad. I den seneste Tid er man begyndt at indføre Rør af Smedejern, hvilket Materiale ikke taber saa meget ved høje Varmegrader som Kobber; ere Jernrørene sammennittede, kan

deres Styrke beregnes med samme Nøjagtighed som Yderskallens af en Kedel; men selv svejste Jernrør have vist sig at være meget paalidelige og Tæringen af Jernet synes ikke at være synderlig stor. Ogsaa for Dampventilernes Vedkommende har man i den seneste Tid benyttet Materialier, hvis Styrke ikke paavirkes i videre Grad af den varme Damp. Som en Sikkerhed for, at Ledningen og dens Ventiler ere tætte og stærke nok til at bære det Tryk, de udsættes for, plejer man at fylde Vand i dem og trykprøve dem til et noget højere Tryk end det højeste, Kedlerne maa arbejde med. Trods de Forholdsregler man saaledes har taget for at faa en stærk og tæt Ledning, har man dog ingen Sikkerhed for, at der desuagtet ikke kan indtræde Brud paa den. Der kan være Hulheder eller andre Støbefejl i Ventilerne, uden at man kan opdage dem under Forfærdigelsen; der findes maaske i Kobberrøret sine Ridser, der i Tidens Løb ved det stadigt svingende Tryk i Røret vide sig ud, indtil Røret aabner ud paa langs, naar Godstykkelsen ikke længer er stor nok til at tage Spændingen paa Røret; holdes Dampledningen ikke tømt for Vand, eller indtræder der et Overkog, kan Vandslag sprænge Ventiler eller Rør. Man kan ikke sikre sig mod Brud ved at forhøje Trykket, som Ledningen udsættes for under den hydrauliske Trykprøve, thi Trykket maa ikke overstige vedkommende Materiales Spændighedsgrænse. Da der ogsaa kan tænkes Brud paa Cylindrene, som kunne give Anledning til Dampudstrømning i Rummene, maa man altsaa være indrettet paa at kunne afspærre Dampen, men dette bør kunne ske saa hurtigt, at der ikke bliver Tid for Dampen til at fylde Rummet; som vi have set er den Bestemmelse, at man med en umiddelbart paa Kedlen anbragt Ventil fra Dækket kan afspærre Dampen fra Maskinen, ikke tilstrækkelig og opfylder ikke fuldt ud det tilsigtede Formaal. Det er nødvendigt, at der findes en Ventil, som er konstrueret med det bestemte Formaal for Øje, at standse Dampafgangen i samme Nu det ønskes. Dette er Tilfældet med en ogsaa her i Landet patenteret Dampventil, konstrueret af Maskinist Albert Emil Olsen af Bergen. Denne Ventil kan lukke momentant ved en meget ringe Bevægelse og uden at der behøves Anvendelse af nogen større Kraft dertil.

Olsens Dampventil er anbragt i selve Kedlens Stopventillus ved dettes Indmunding i Kedlen. Den har et cirkulært Ventil sæde med sekterformede Aabninger, omtrent som Ventil sædet til en Gummiklap eller en i en Fyrdør anbragt Stjerneventil. Ventiltallerkenen holdes tæt op mod Sædet ved Hjælp af en omkring deres Spindel anbragt Fjeder; Tallerkenen har lignende Aabninger, svarende til Aabningerne i Sædet; drejes den saaledes, at Aabningerne staa lige for hinanden, kan Kedeldampen frit strømme gennem dem ind i Stopventilen; men drejes Tallerkenen saa meget, at dens Aabninger komme lige for Sædets massive Dele, er Dampen afspærret fra Stopventilen og dennes Ledning. Drejningen foregaar ved at man rykker i en Kæde, der fører hen til en paa Ventilspindelen anbragt Vægtstangmekanisme; nogle kraftige Fjedre ville da dreje Ventilen en bestemt Bue. Har Skibet flere Kedler, fører den samme Kæde til alle Dampventilernes Vægtstangmekanismer; Lukningen kan udføres fra Maskinrummet, Dækket eller hvor man ellers maatte ønske det. Ved at hale i en anden Kæde, aabnes Ventilerne.

Denne Ventil er blandt andet anbragt i flere af den norske Marines Skibe; der foreligger Erklæringer fra den tekniske Direktør for Marinens Værksteder i Horten for, at den virker tilfredsstillende og har vundet fuld Anerkendelse.

## Fra Sø og Land.

Til Deres kongelige Højheder Kronprinsens og Kronprinsessens Solvbryllup blev der fra den almindelige danske Skibsførerforening indsendt en Adresse, hvis Bind og Tegninger ere komponerede af Hr. Thor Peltolletti. Adressens Forside fremstiller et Vikingskib, der med dansk, svensk og norsk Kongeflag vajende paa Toppen fører Kronprinsparret til Danmark, medens der paa Stranden ses danske Sømænd med Dannebrogsslag. Indvendig er Adressen omrammet med en Ankerkæde samt Vignetter med Motiver hentede fra Sømandslivet. Bindet er af rødt Fløjel med Sølvmonogram med Krone over samt omgivet af fire Ankere.

Foreningen til Søfartens Fremme havde i Onsdags bestaaet i 50 Aar, idet den blev stiftet den 1ste August 1844 efter Initiativ af forlængst afdøde Kontreadmiral M. Bille. I Dagens Anledning har Bestyrelsen nedlagt en Krans paa Stifterens Grav og vedtaget at oprette to Fripladser ved Kjøbenhavns Navigationskole, som i 1852 overgik til Foreningen og siden er opretholdt af denne, ligesom der ogsaa førstkommande Lørdag vil blive afholdt en Skovtur for Skolens Lærere og Elever. Nogen anden Festlighed vil ikke finde Sted; derimod vil der om faa Dage udkomme et Tilbageblik over Foreningens Historie i den forløbne Tid.

Dødsfald. I Slutningen af Juli er Skibsreder og Købmand i Nexø Herman Munch afgaaet ved Døden. Den Afdøde var Chef for et af Landets største Rederier og drev en betydelig Købmandsforretning. Han havde tidligere Sæde i Bestyrelsen for de nordiske Søfartsmøder og var Formand for det øst-bornholmske Dampskibsselskab; i en lang Aarrække beklædte han Posten som russisk Konsul for Bornholm. I Nexø var han gennem flere Aar Medlem af Byraadet og nærede levende Interesse for Byens Havn og dens Udvikling. Den Afdøde var almindelig agtet og afholdt og vor Skibsrederstand mister i ham et fremragende Medlem.

Dampskibsfarten mellem Frederikshavn og Gøteborg. Det forenede Dampskibsselskab, der hidtil med Dampskibet Blenda har vedligeholdt en 3 Gange ugentlig Fart i nævnte Rute, har fra 1ste Januar 1895 opsagt Kontrakten med de danske Statsbaner.

Aktie-Udbytte. Dampskibet Spodsbjerg, som besørger Postfarten mellem Korsør—Rudkjøbing, giver 5 pCt i Udbytte for sidste Aar.

Mellem Kjøbenhavn og Søby paatænkes til Efteraaret oprettet en Dampskibsforbindelse en Gang ugentlig under Forudsætning af, at Søby Havn bliver opmudret og Indløbet til samme udvidet saaledes, at et mindre Dampskib kan passere ud og ind af Havnen.

Frederikshavn vil rimeligvis blive anløbet paa samme Tur. — Da Søby har en Del Opland, ventes der at blive en Del Trafik.

Hjemsendelse for Statskassens Regning i Henhold til Søloven. Under 25de Juli d. A. er der fra Udenrigsministeriet udgaaet følgende Bekendtgørelse.

I de Tilfælde, hvor dansk Skipper eller dansk Skibsmandskab i Henhold til Søloven af 1ste April 1892 § 66 og § 98, jfr. § 313 har Krav paa fri Hjemrejse for Statskassens Regning, saasom paa Grund af Skibets Forlis eller Kondemnation, vil Vedkommende angaaende sin Befordring til kongerigsk Havn have at henvende sig: 1) i fremmed Havn, hvor dansk Konsularembedsmand er ansat, til denne, 2) paa Island til Politimyndigheden paa Stedet, 3) paa de dansk-vestindiske Øer til Øernes Guvernement.

Hvilket herved bringes til offentlig Kundskab med Tilføje, at forsaavidt foranstaaende Bestemmelser ikke ere iagttagne, ville de udlagte Rejsepenge ikke kunne forventes erstattede af Statskassen.

#### Den nye Sølov.

Der staar skrevet, at naar Mandskabets Tid er udløbet ved eller før Ankomst til Losseplads, maa de dog være ombord til Ladningen er udlosset, men — ej over en Uge. (§ 84).

Dette kan være vel nok for Smaaafartøjer men ej for større, og hvad Lovgivernes Mening med denne Indskrænkning er, kan trygt siges at være ufatteligt for almindelige Menne-sker.

Et større Skib trænger mindst 20 Dage og op til 35 til Udlosning, hvad Nytte har da disse af den ene Uge? Skal man saa have Søforklaring, naar Lasten er udlosset, har man jo kun Styrmanden igen for at vidne, og der udfordres ikke mindre end 3. Hvor skal man saa tage disse fra, naar de hvorfra man skulde komplettere Vidnetallet, forlængst er strøgne sin Vej. Og hvilket Tab er det ikke for Roderiet, naar man er paa Steder, hvor Arbejdslønnen er stor og maaske Folk er vanskelige at faa. Hvad Skade er det vel for Folkene, om de maatte staa de Dage længere, kan jeg og mange med mig ikke forstaa. — Om denne Klausul blev udstrøgen (ej over en Uge) vilde det være til stor Gavn og ingen til Skade, og henstilles det til Skibsførerforeningen at arbejde for, at saa sker.

(Norges Sjøfartstidende).

## Søulykker i Juni Maaned 1894.

(Efter Meddelelse fra Bureau Veritas).

#### Sejlskibe.

3 amerikanske, 2 østerrigske, 1 brasiliansk, 14 britiske, 2 danske, 1 hollandsk, 5 franske, 3 tyske, 1 hawaiiisk, 3 italienske, 8 norske, 1 russisk, 1 spansk, ialt 45.

#### Dampskibe.

1 amerikansk, 9 britiske, 1 chilensk, 1 fransk, 1 japansisk, ialt 13.

#### Aarsager til Forlisene.

##### Sejlskibe.

Stranding 22, Kollision 6, Ild 2, Sunkne 2, Forladte 6, Kondemnation 5, Savnede 2, ialt 45.

##### Dampskibe.

Stranding 10, Kollision 2, Ild 1, ialt 13

Klager over Bladets Forsendelse bedes hurtigst muligt indsendte til Holsteinsgade 9, Kjøbenhavn. Ø.

## Skibsefterretninger.

### Dampskibe.

#### Det forenede Dampskibsselskab.

Alexander III, Rabe, ligger i Kjøbenhavn. — A. N. Hansen, Thidemann, ankom 26. Juli til Odessa, bestemt til Constantinopel, Smyrna, Alger, Antwerpen, Kjøbenhavn og St. Petersborg. — Antwerpen, Caroc, ankom 26. Juli til St. Petersborg. — Baron Stjernblad, Michelsen, ankom 26. Juli til Kjøbenhavn, bestemt til Stettin. — Castor, Kruse afgik 23. Juli fra Havre, bestemt til Tunis, Constantinopel, Batoum, Novorossisk, Sevastopol og Odessa. — Chr. Broberg, Gøtsche, afgik 31. Juli fra Messina, bestemt til Bari. — Dagmar, Hansen, ankom 25. Juli til Gelle, bestemt til Hudiksvall. — Douro, Brabrand, ankom 27. Juli til Oporto bestemt til Lissabon. — Georgios I., Røhde, afgik 28. Juli fra Smyrna, bestemt til Piræus, Antwerpen, Kbhvn. og St. Petersborg. — J. C. Jacobsen, Bech, afgik 31. Juli fra Malaga, bestemt til Gibraltar, Cadix og Bordeaux. — Kiew, Rasmussen, afgik 30. Juli fra Kbhvn., bestemt til Malaga, Barcelona Livorno, Neapel og Sicilien. — Kursk, Staal, afgik 1. Aug. fra Kbhvn., bestemt til St. Petersborg. — Leopold II, Jespersen ankom 30. Juli til Batoum. bestemt til Odessa. — L. P. Holmblad, Ingerslev, ankom 28. Juli til Antwerpen, bestemt til Tunis. Piræus, Constantinopel, Samsoun, Trebizonde, Batoum, Novorossisk, Sevastopol og Odessa. — Vesta, Corfitzon, afgik 1. August fra Kbhvn., bestemt til Hangø. — O. B. Suhr, Koch, ankom 28. Juli til Vigo, bestemt Malaga og Tarragona. — Omsk, Kihl, lader i St. Petersborg. — Tejo, Fenger, ankom 28. Juli til Kbhvn. — Tomsk, Petersen, afgik 29. Juli fra Tunis, bestemt til Piræus, Smyrna, Saloniki og Odessa. — Vesuv, Gade, passerede 23. Juli Dartmouth, bestemt til Valencia, Barcelona Marseille, og Italien. — Viking, Jørgensen, afgik 30. Juli fra la Rochelle, bestemt til Havre, Kbhvn. og Østersøen.

Constantin, Fenger, afgik 2. August fra Kjøbenhavn, bestemt til Newcastle. — Esbern Snare, Holm, afgik 2. August fra Odense, bestemt til Newcastle, via Frederikshavn. — Esbjerg, Bentzen, ankom 29. Juli til Leith, bestemt til Odense, via Frederikshavn. — Georg, Therkildsen, afgik 1. August fra Newcastle, bestemt til Kbhvn. — Kronen, Petersen, afgik 31. Juli fra Newcastle, bestemt til Nykjøbing, F. — Lolland, Ankersen, afgik 31. Juli fra Newcastle. bestemt til Odense. — Storebelt, Güllich, afgik 1. August fra Nakskov, bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Union, Bloch, afgik 2. August fra Odense, bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg.

Anglo Dane, Petersen, passerede 31. Juli Hanstholm, bestemt til Kbhvn. og Libau. — Axelhuus, Goll, afgik 30. Juli fra Arendal, bestemt til Vestnorge. — Bergenhuus, Jørgensen, ankom 28. Juli til Danzig, bestemt til Kbhvn. og Hamborg. — Charkow, Norden, passerede 31. Juli Hanstholm, bestemt til Hull. — Christian IX, Møllerup, passerede 31. Juli Hanstholm, bestemt til Kbhvn. og Køningsberg. — Christianssund, Jensen, ankom 1. August Stettin, bestemt til Kjøbenhavn og Vestnorge. — Frederik, Harboe, ankom 30. Juli til Køningsberg. bestemt til Kjøbenhavn og Hull. — Jolantha, Hansen, ankom 27. Juli til Hamborg, bestemt til Kbhvn. og Køningsberg. — Kasan, Thomsen, ankom 30. Juli til Kbhvn., bestemt til London. — Laura, Christiansen, ankom 22. Juli til Kjøbenhavn, vil afgaa 5. August til Færøerne og Island. — Libau, Andersen, passerede 31. Juli Hanstholm, bestemt til Kbhvn. og Danzig. — Minsk, Olsen, afgik 26. Juli fra Kbhvn., bestemt til Liverpool og Manchester. — Louise, Brabrand sen., ankom 26. Juli til Hull, bestemt til Kbhvn. og Køningsberg. — Morsø, Lind, ankom 25. Juli til Riga, bestemt til Kbhvn. og Hamborg. — Moskov, Petersen, afgik 30. Juli fra Kbhvn., bestemt til Antwerpen. — Nishnij Novgorod, Harder, afgik 31. Juli fra Kbhvn., bestemt til Riga. — Nordjylland, Jensen, ankom 23. Juli til Hamborg, bestemt til Kbhvn. og Køningsberg. — Odin Frisenette, ankom 28. Juli til Køningsberg, bestemt til Kbhvn. og Hamborg. — Perm, Christensen, ankom 14. Juli til Kbhvn. — Pregel, Egidiusen, ankom 30. Juli til Kbhvn., bestemt til Antwerpen. — Romny, Nielsen, ankom 26. Juli til Hull, bestemt til Libau. — Thyra, Garde, afgik 24. Juli fra Thorshavn, bestemt til Island. — Tula, Paaske, ankom 28. Juli til Kbhvn., bestemt til Hamborg. — Vendsyssel, Søren-

sen, ankom 29. Juli til London, bestemt til Libau. — Botnia, Holm, afgik 30. Juli fra Granton, bestemt til Kbhvn. — Ceres, Svensson, ankom 30. Juli til Libau, bestemt til Kbhvn. og London. — Fanø, Andersen, afgik 31. Juli fra Kbhvn., bestemt til Libau.

### Dannebrog.

Amalienborg, Olsen, passeret Sundet 1. August fra Sikeå til Rouen. — Christiansborg, Ewaldsen, ankom til Himengo 28. Juli. — Fredensborg, van Deurs, ankom til Sunderland 29. Juli for at laste til Hjemstedet. — Frederiksborg, Hartmann, ankom til Blyth 28. Juli. — Rosenborg, Schultz, afgik fra Newcastle 31. Juli til Kronstadt.

### Carl, Skjold, Gorm.

Gorm, N. W. Schmidt, afgik fra St Petersburg 31. Juli til London. — Frode, C. F. Christensen, afgik fra Riga 1. August til Dordrecht. — Knud, N. P. Jørgensen, afgik fra Sunderland 29. Juli til Stettin. — Svend, Aug. S. Hveysel, afgik fra Blyth 22. Juli, ankom til Cronstadt 30. Juli. — Erik, H. W. Wrisberg, afgik fra Ghent 31. Juli, ankom til Newcastle 1. August. — Skjold, N. O. Risø, afgik fra Riga 28. Juli til Ghent. — Danmark, Th. Heintzelmann, afgik fra Bjæsta 18. Juli, ankom til Honfleur 25. Juli. — Olaf, C. Holst, afgik fra Newcastle 15. Juli, ankom til Cronstadt 21. Juli. — Volmer, J. P. Jørgensen, afgik fra Antwerpen 16. Juli, ankom til Riga 29. Juli. — Dan, C. M. Kraemer, afgik fra Stettin 31. Juli til Riga. — Magnus, W. Aaris, afgik fra Riga 21. Juli, ankom til Dunkerque 26. Juli.

### Kjøbenhavn.

Carl Hecksher, Petersen, ankom til Riga 30. Juli. — Fyen, Petersen, ankom til Kronstadt 28. Juli. — Hafnia, Neergaard, afgik fra Riga 31. Juli til Amsterdam. — Russia, Rasmussen, afgik fra Dordrecht 29. Juli ankom til Hull 30. Juli. — Sjælland, Hansen, ankom til Cronstadt 27. Juli.

### Thingvalla.

Island, Skjødt, afgik fra Christiania 29. Juli, ankom til Kbhvn. 30. Juli. — Thingvalla, Berentzen, afgik fra New-York 28. Juli, til Kbhvn.

### Det Dansk-Russiske Dampskibsselskab.

Peter Berg, Chr. Jensen, afgik fra Antwerpen 2. August, ankom til Rotterdam 2. August. — Alexander Shukoff, L. Johnsen, afgik fra Kronstadt 19. Juli, ankom til Amsterdam 26. Juli. — Johan Siem, J. Rasmussen, afgik fra Kronstadt 28. Juli til Sharpness. — Pawel Andrejeff, P. Mørch, afgik fra Blyth 12. Juli, ankom til Kronstadt 18. Juli.

### Det danske Petroleums Aktieselskab.

Christine, Larsen, passerede 31. Juli Butt of Lewis og Dunnet paa Rejse til Kbhvn.

### Jydsk-Engelske Dampskibsselskab, Aarhus.

Hengest, Olsen, afgik fra Aarhus 26. Juli, ankom til Newcastle 29. Juli. — Octa, Enemark, afgik fra Newcastle 26. Juli, ankom til Göteborg 29. Juli. — Orrik, Erichsen, afgik fra Göteborg 26. Juli, ankom til Newcastle 29. Juli.

### Sejlskibe.

#### Fanø, Nordby.

Anita, Lybecker, afgik fra Vlissingen 21. Juli, ankom til Cardiff 26. Juli. — Cathrine, Hansen, afgik fra Cape Town, ankom til Macau 26. Juli. — Cecilie, Pedersen, passerede Tarifa 16. Juli fra Marseille til Laguna. — Esmeralda, Madsen afgik fra Liverpool 30. Juli til Santos. — Esperance, Toft, ankom til Venskabs Øerne 21. Maj fra Levuka. — Irvine, Ankersen, ankom til Kbhvn. 26. Juli paa Rejse fra Oscarshavn til Liverpool. — Levita, Clausen, ankom til Kbhvn. 26. Juli paa Rejse fra Sundswall til Liverpool. — Peruvian, Hansen, ankom til Falmouth 27. Juli fra Abrolhos. — Union, Svarrer, ankom til Rio Janeiro 28. Juli fra Hamborg. — Wilhelmine, Oldefar, ankom til London 31. Juli fra New Zealand.

#### Fanø, Sønderho.

Chathrine, Brinch, afgik fra Liverpool 24. Juli til Rio Grande. — Eliza, Jessen, ankom til Kbhvn. 1. August paa Rejse fra Gefle til Port Natal. Hans, Brinch, afgik fra Montevideo 5. Juli til Antwerpen med saltede Huder; Fragt 376 pr. Ton. — Killcena, Hansen, afgik fra Falmouth 31. Juli til Hamburg.

### M. Christiansen, Rønne.

Ansgar, Lerche, ankom til Sundsvall fra Grangemouth 18. Juli. — Amarant, Kyhn, afgik fra Perth 4. Juli, ankom til Ræfse 19. Juli. — Bornholm, Grønnegaard, afgik fra Blyth 21. Juli ankom til Rønne 25., bestemt til Uleaborg. — Frederik, Kofoed, afgik fra Peteå 21. Juni, ankom til London 24. Juli. — Jørgensen, Jørgensen, afgik fra Tørefors, Haparanda 16. Juli til Cadix. — Dampsk. Rønne, Bjørnsen, ankom til Boness 25. Juli. — Thyra, Larsen, ankom til Boston fra Kronstadt 13. Juli. — Tre Søstre, Hintze, ankom til St. Petersburg fra Stettin 15. Juli.

### M. J. Ipsen, Rønne.

Camtoos, Pedersen, afgik fra Rønne 28. Juli til Helsingfors.

### Fragtberetninger.

D'Hrr. **Holm & Wonsild**, Kjøbenhavn og Lübeck, meddele os den 25. Juli:

For Dampere noteres:

St. Petersburg:

London 1/—, Rotterdam 1/1½ d., Amsterdam eller Bremerhafen 1/1½ d., Bremen By 1/3 d., Antwerpen, Dunkirk eller Ghent 1/3 d., Rouen 1/6 d., Bristolkanalen 1/6 à 1/7½ d., Aberdeen 1/3 d. à 1/4½ d., Shoreham eller Littlehampton 1/4½ à 1/6 d., pr. 496 lbs. Hvedebasis; Stettin eller Lübeck 9 Rmk. pr. 2000 Kilos Rugbasis. Til god dansk Havn 12/13 Mk. pr. 2000 Kilos Oliekager. 300 Tons Rug til Aalborg 13 Mk. pr. 2000 Kilos.

Riga og Libau:

Leith, Hull eller London 10½ d., Rotterdam 9 d. à 10½ d., Antwerpen 10½ d., Rouen 1/1½ d., alt pr. 320 lbs. Kornbasis.

Danzig — Danmark 40 Pf. pr. 50 Kilos Klid, Danmark Dünkirk 8 francs pr. Ton Melasse.

For Seilskibe noteres:

Syd-Finland 1/6, Østkyst London 1/9 d., Canalen, Syd-sverig 1/3, do. do. 1/6 d., do. Vest Sverig 1/6 d. Londonbasis alt pr. 336 lbs. Havre. — Nordfrankrig—Danmark 9 à 9½ francs pr. Ton Oliekager.

D'Hrr. **N. Johansen & Dahl**, Liverpool, meddele os under 28. Juli:

Det væsentligste at berette om forløbene Uges Fragtmarked er Optagning af en betydelig Mængde Tonnage fra Odessa og Sortehavet; Begæret er dog igen mindre, men saasnart de nu optagne Bænde ere ekspederede vil der atter blive Efterspørgsel efter Skibsrum, hvorfor en Nedgang i Raterne neppe er at befrygte.

Fra Donaufloden rapporteres kun faa Befragtninger til 11/6 à 12/6.

Middelhavsfragterne, saavel ud som hjemover, vedbliver ruinerende, og det spores intet Tegn til mere Liv i disse for der første.

Øst-Indien og Amerika Fragterne ere stille, og Begæret efter Tonnage liden.

Vestkystfragterne ere faste, fra San Francisco sluttes intet som Følge af det lave Kornmarked i Europa.

Følgende Fragtafslutninger rapporteres for Dampskibe: fra Newcastle til St. Petersburg 4/2, Pillau 3/9, Swinemünde 3/9, Kronstadt 3/10½, Nykøbing, Falster, 4/9½, Aarhus 4/—, Cette 5/6, Barcelona 7/9. Fra Cardiff til Kjøbenhavn 5/1½, Cadiz 6/1½, Gibraltar 5/4½, Barcelona 9/—, Venice 6/—, Port Said 5/—, Constantinopel 4/9, Malta 4/3, Messina 5/3, Piræus 5/3. Ljusne til Bristol 280 Standards D. B. 30/—, Gefle til Kings Lynn 280 Stds. D. B. B. 23/, Mesane til London 450 Stds. D. B. B. 41/3. Archangel til Øst-England 540 Stds. 36/3 à 37/6.

Huelva til Swansea 6 11, Santander til Rotterdam 5/6, Bilbao til Middlesbro 5/—, Cardiff 3/10½, Rotterdam 5/6.

Sicilien til Antwerpen 12 francs. Salonika til Rotterdam 9/—, Alexandria til Antwerp. 1/10½.

Poti til Newport 12/6, Nicolaieff til U. K.-Kontinentet 10/6 Azoff 12/6 à 13/6, Coosaw 13/6, Odessa eller Sebastopol 9/6 à 10/6, Option Bergen eller Kjøbenhavn 2 — extra. Odessa til Moss eller Christiania 12 —, Bergen eller Kjøbenhavn 13/.

River Plate til U. K.-Kontinentet 16/—. New-York til Antwerp. 11/—, Tampa til Stettin 19/6.

For Sejlskibe sluttedes fra Cardiff til Bahia 12/6, Monte Video 11/6, Newport til Pernambuco 11/9, Cardiff til Callao

13/—, Swansea til San Francisco 13/—, Sharpness til Brisbane 10/6.

Liverpool til Para 13/— for Salt, Port au Prince 10/— for Kul, Bahia 12/6, Ceara 12/6, Kokes til Køge 8/—, Kjøbenhavn Korsør eller Aarhus 7/6, Oliiekager og Salt til Nakskov 7/—.

Fra Canada sluttes som følger:

Miramichi 45/—, Bayverte 42/6, Shediac 42/6, Halifax 37/6, Dalhousie 40/—, Bathurst 40/— alt pr. Std. sædvanlig Planke-last til Vestengland.

Jamaica til U. K. 28/—, Kontinentet 29/— for Logwood 8/ eller Rødder.

Belize til U. K. Kontinentet 30/— for Logwood 40/— for Mahogani.

Pensacola, Ship Island eller Mobile til U. K. Kontinentet 92/6 à 97/6 for Pitch Pine Tømmer, Planker eller Bord, 102/6 fra Apalachicola.

Vestkysten Syd-Amerika til Kanalen for Ordre 26/3 for Salpeter, Septbr./Oktobr.

Portland, O. 36/— for Mel, 33/9 for Hvede, Newcastle N. S. W. til Vestkysten Syd-Amerika 12/3, San Francisco 14/—.

Java til U. K. Kontinentet 32/6, Calcutta til Frisco 4 Dollars, Bombay til U. K. 16/6.

**Vor Korrespondent i Newcastle o/ Tyne** meddeler os under 28. Juli:

Der er fremdeles ingen Bedring i vort Fragtmarked at betrette. Østersø-Raterne ere uforandrede og Middelhavs-Markedet er om muligt endnu mere demoraliseret end i forrige Uge. De nedenfor nævnte Befragtninger til Genua og Venedig ere de laveste, der nogensinde have fundet Sted. Af Befragtningerne nævnes: Tyne Blyth eller Wear til: St. Petersburg 4/;

## Efterretninger for Søfarende.

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

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

**Østerøen. Bornholm.** Hasle Havnefyrt brænder fremtidig Aaret rundt, undtagen naar det paa Grund af V.-lig Storm ikke kan tændes.

Ved *Melsted* Havn er tændt 2 hvide Lanterner, der vises fra Pæle. Den SV.-lige er anbragt tæt NV. for Havnen, den NØ.-lige paa en Klippe uden for Havnen, 130 Alen NØ. t. N. 1/2 N. for den første. De lyse fra c. N. t. V. til c. SØ. Flammens Højde: 17 og 9 Fod. Synsviddelen: 6 og 4 Kml. Lanterneerne blænde kun, naar Fartøjer fra Havnen ere paa Søen.

### Østersøen, Sundet og Lille Belt.

**Vrag m. m. i Østerøen.** Den 15de Juli. 54° 45' N. Br. 14° 7' Ø. Lgd. Vraget af stort Fiskerfartøj, kun lidt over Vandet.

**Sverig. Skaane.** En Skonnert er sunken c. 6 Kml ØSØ. for Åhus Molehovd. Den ligger i 9 Fv. Vand. Toppen af en Mast er netop over Vandet. Vraget skal uskadeliggøres for Skibsarten.

**Södermanlands Skjærgaard.** *Enskär* Baake er borttagen. 58° 41' 15" N. Br. 17° 28' 18" Ø. Lgd.

**Bottniske Bugt.** Dampere »*Ceres*« har grundstødt paa Landgrunden ved *Malören* V.-Pynt. En rød Stage med Kost er udsat ved Grunden. 65° 31' 18" N. Br. 23° 32' 13" Ø. Lgd.

**Finland. Aalands Øer.** I Farvandet mellem *Åbo* og *Berghamn* er funden en 17 Fods Grund 1,6 Kml. N. 63° Ø. fra Varden *Kammaluoto*. En Stage er udsat tæt VSV. for Grunden. 60° 19' 7" N. Br. 22° 4' 0" Ø. Lgd.

**Finske Bugt.** Ved Ø.-Siden af 26 Fods Grunden *Klyfberg* er i 5 Fv. Vand udsat en Stage, hvid foroven, rød forned, med hvidt Flag, hvori rødt Spunds, fra *Orrengrund* Baake i S. 18° V., 2,7 Kml. 60° 13' 49" N. Br. 25° 25' 52" Ø. Lgd.

Ved V.-Siden af 18 Fods Grunden *Enighetens Vestra* er i 5 Fv. Vand udsat en Stage, rød foroven, hvid forned, med 1 nedadlunden Kost, fra *Orrengrund* Baake i S. 13° V., 3,8 Kml. 60° 12' 43" N. Br. 25° 25' 46" Ø. Lgd.

**Tydskland. Stettiner Haff.** En hvid Baaketønde, mærket *Vogelsang*, med V.-lig Topbetegnelse er udlagt V. for *Repsiner Haken*. 53° 46' 41" N. Br. 14° 11' 44" Ø. Lgd.

En hvid Spirtønde, mærket *Hart Schaar* O, med Ø.-lig Topbetegnelse er udlagt Ø. for *Hart Schaar*. 53° 45' 17" N. Br. 14° 11' 39" Ø. Lgd.

### Kattegat og Skagerak.

**Norge. Arendal.** *Sandvikodden* Fyrt viser nu hvidt Hurtigblink fra S. 16° Ø., fra V. om *Kankene*, til S. 63° Ø., i Stedet for rødt Lys fra S. 19° Ø. til S. 74° Ø., forøvrigt uforandret. Flammens Højde: 54 Fod. Fyrapparat 5te Orden. 58° 26' 5" N. Br. 8° 47' 25" Ø. Lgd.

Paa *Mærdøpnt* er tændt en Fyrlampe, som viser veks-lende rødt og hvidt Lys fra S. 47° Ø., fri S. om *Helleboen*, gennem S. og V. til N. 29° V., fri V. om *Haaholmen* og *Smaaholmene*. Flammens Højde: 16 Fod. Fyret vises fra et rødt, 10 Fod højt Jerntaarn. 58° 25' 20" N. Br. 8° 48' 0" Ø. Lgd.

Holdt overet med *Sandvikodden* Fyrt leder det fri mellem

*Makrelboen* og *Haagaasgrund*. Naar *Lille Torungen* er passet, holdes V. hen ind i *Sandvikodden* faste Lys, hvorved man gaar fri V. om *Kankene*.

Den 15de Juli 1894 er *Store Torangen* Fyrt igen tændt. *Belgene* Fyrlampe viser nu rødt Lys fra N. 2° Ø., fri V. om *Kalkboen*, gennem Ø. til S. 62° Ø., fri S. om *Nifodsgrunden* ved *Frit*, samt fra den S.-lige Lysgrænse Ø. efter til S. 4° Ø. fri Ø. om *Nifodsgrunden* ved *Kjelholmen*, forøvrigt uforandret. 59° 8' 5" N. Br. 10° 58' 25" Ø. Lgd.

*Papperhaon* Fyrlampe viser nu rødt Lys over *Skorstenene*, fra N. 83° V. til N. 72° V., samt over *Seikrak*, fra S. 33° V. til S. 33° V., forøvrigt uforandret. 59° 6' 30" N. Br. 10° 50' 20" Ø. Lgd.

### Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Valsøeren.** *Valsøeren* Fyrlampe viser nu rødt Lys fra N. 74° Ø., fri N. om *Massøgalten*, Skæret V. for *Massøen*, til Lysgrænsen S. 66° Ø., forøvrigt uforandret. 63° 52' 30" N. Br. 9° 45' 55" Ø. Lgd.

**Søndfjord.** *Rauøen* Fyrt er skærmet for *Bollen* og *Blegeskær*, saa at den N.-lige Lysgrænse nu er N. 24° V. i Stedet for N. 16° V., forøvrigt uforandret. 61° 18' 0" N. Br. 4° 54' 35" Ø. Lgd.

**Tydskland. Elben.** Den 25de Juli 1894 forandres Fyret paa Fyrskipet »*Elbe Nr. IV.*« til et hvidt og rødt Blinkfyrt, som hver Minut viser tre Blink, nemlig: Hvidt Lys i 8<sup>s</sup>, Mørke i 12<sup>s</sup>, hvidt Lys i 8<sup>s</sup>, Mørke i 12<sup>s</sup>, rødt Lys i 8<sup>s</sup>, Mørke i 12<sup>s</sup>.

I Farvandet til *Harburg* ere følgende Fyrt tændte:

Paa Landingsbroen paa Øen *Altenwerder* et rødt, fast Fyrt. Flammens Højde: 19 Fod. 53° 30' 36" N. Br. 9° 56' 30" Ø. Lgd.

Paa Forlandet paa Øen *Kattoyk* et hvidt, fast Fyrt. Flammens Højde: 16 Fod. 53° 30' 14" N. Br. 9° 56' 54" Ø. Lgd.

Fyret paa *Ellerholz* er et hvidt, fast Fyrt.

Paa Landingsbroen ved *Harburg* 2 Fyrt, det V.-lige er rødt, det Ø.-lige hvidt. Flammens Højde: 16 Fod.

Paa Slusen ved *Harburg* 2 Fyrt, det V.-lige er rødt, det Ø.-lige grønt. Flammens Højde: 16 Fod.

Lige overfor Fyrcne paa Landingsbroen og Slusen er anbragt 5 Duc d'Alber og 2 Isbrydere.

**Weser.** Ved *Vegeack* ligge tre graa Fortøjtønder. De to V.-lige ligge hver paa sin Side af Anlægsbroen.

Ved *Brake* ligge to graa Fortøjtønder. Den S.-lige ligger c. 1 Kbl. N. 23° Ø. fra det røde og grønne Fyrt ved N.-Siden af Indløbet til Forhavnen.

De ovenfor *Brake* indtil *Harrien* liggende tre røde Stump-tønder ere inddragne.

**Jade.** I den sidste Halvdel af August 1894 foretages Mineøvelser i den indre Del af *Jade*. Fartøjet ligger ude for at give Anvisning for Sejlsuden.

Under Øvelserne inddrages Tønderne V og W i *Jade* og Fyrskipet »*Genius Bank*« vil ikke altid være paa Station. Det anbefales derfor at tage Lods.

**Ems.** Tønden *Emshörn N.* er flyttet c. 1,400 Alen V. 1/2 S. hen. 53° 29' 21" N. Br. 6° 50' 40" Ø. Lgd.

**Holland. Zeegat van Texel.** Fra 20de August til 29de September 1894 afholdes Mineøvelser i *Schulpengat*, udenfor det afmærkede Farvand ud for *Kijkduin*. Pladsen er afmærket med Spidstønder.

Over Vraget af »*Gulf of Panama*«, som ligger sunket paa *Keizerbul*, *Noorder Haaksgronden*, er der nu 10 Fod Vand. Vragtønden forbliver foreløbig liggende.

**Nieuwen Rotterdamschen Waterweg.** Fra 20de August til



Cronstadt 3/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> og 4; Reval 2100 4/, 950 4/3; Memel 1000, 4/; Neufahrwasser 1400 3/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, 1200 3.9; Svinemünde 3.7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> 2100. 3/9 1750 og 2200 t; Aarhus 4/, 1300; Nykjøbing F. 4/6, 750 t.; Kjøbenhavn 4/3 1700, 5/3 t. Malmø 4/ »lean« og 4/ ÷ 20/0, begge 1400 t.; Stockholm 3/9; Stugsund 3/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, 1500 Wasa 4 9, 750 t.; Oporto 6/, Lissabon 5/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub>. Valencia 7/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> og 8/ —, begge Kurs 48 d —; Barcelona 7/9, Kurs 48 d —; Cette 5/6; Marseilles 5/—; Genna 4/9 og 4/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> (4000); Livorno 5/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub>; Cagliari 5/ —; Venedig 6/, 2 Ladepl.; Alexandria 4/9. Sortehavs-Markedet har været ret livligt i forløbne Uge. Momentant er Efterspørgselen lidt mindre, og Raterne derfor dalede noget; der bydes f. T. fra Odessa og Sebastopol 10/6 à 10/9 n. c. og fra Nicolaieff 11/3 c. 11/6.

Fra Donauen bydes 12/3 til 12/6 n. c. og fra Azoff 16/6 n. c. for prompt.

Fra Middelhavet er sluttet:

Ismid og Smyrna til London/Hull 1650 Net. reg. £ 1900 én, £ 2050 begge Havne.

Salonica til Rotterdam, 3100 t. 9/6.

Tripoli-Kysten til London ell. Tyne 1800 Net. reg. 12/6 én, 13/6 to Ladehavne.

Bilbao til Middlesbro 4/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> + 5/ —, til Rotterdam 5/6 til Cardiff 3/9,

Elba til Rotterdam 8/6.

Fra Østersøen er sluttet.

Hernøsand til London, 550 stds, 21 D. B. Sundswall til London 510 stds, 21/ D. B. Onskoldsvik til Honfleur 650 stds, 30 frcs. D. B. b. Sundswall til Rouen 430 stds, 35 frcs. D. B. b. Trangsund til Wisblach 380 stds, 26/6 boards. Frederikshavn til Tyne 480 stds, 21/9 shorb props. St. Petersburg til London 1/ Hvede. St. Petersburg til London 1/0<sup>3</sup>/<sub>4</sub> Havre. Riga til Rotterdam 530 stds, 25/6 boards.

29de September 1894 afholdes Mineøvelser i *Nieuwen Rotterdamschen Waterweg*, S. for den røde Tøndelinie, omtrent ud for Fort *Hoek van Holland*. Pladsen er paa N.-Siden afmærket med røde Spidstønder, paa S.-Siden med grønne Spidstønder.

**England. Themsen.** I den sidste Halvdel af Oktober 1894 forandres Taagesignalet paa Fyrskibet »*Sunk*«. En Sirene skal da hver Minut give to hurtig paa hinanden følgende Stød, af hvilke det første har en høj, det andet en dyb Tone.

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

**England. Spithead.** Ved S.-Siden af det V-lige Farvand til *Ryde Pier* er udlagt en rød og hvid tærnet Stumpønde Nr. 7, fra *Ryde Pier V.-Hoved* i N. 77° V., 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Kbl. 50° 44' 20" N. Br. 1° 9' 50" V. Lgd.

**Cornwall NV.-Pynt.** Damperen »*Busby*« er sunken i *Pendeen Bay*. En grøn Vragtønde er i 17 Fv. Vand udlagt tæt NV. for Vraget, fra *Gurnard Head* i S. 62° V., 2<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Kml., fra *Three Stone Oar* i N. 70° Ø., 0,6 Kml. og fra *Pendeen Coast-guard* i N. 28° Ø.

### Nordlige Atlanterhav.

**Vrag m. m. i Atlanterhavet.** I *Atlanterhavet* er Vrag truffen saaledes:

Den 24de Juni. 33° 38' N. Br. 66° 0' V. Lgd. Vraget af Skonnert »*Fannine E. Wolston*« kun lidt over Vandet.

Den 12te Juli. 41° 35' N. Br. 10° 20' V. Lgd. Vrag c. 100 Fod langt, med Bunden opad, kun lidt over Vandet.

**Frankrig. Ile Verte og Bec d'Ambès.** Fyrskibet ved *Ile Verte* N.-Pynt ombyttes om kort Tid med en rødmalet Lystønde, der viser hvidt Lys med Formærkelser.

Fyrskibet ved *Bec d'Ambès* ombyttes om kort Tid med en Lystønde, der viser rødt, fast Lys.

**Forenede Stater i Ncd.-Amerika. Massachusetts.** En Lægtor, rimelivis »*Schamokin*«, ladet med Kul, er sunken i 30 Fod Vand 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Kbl. SØ. for Fyrskibet »*Pollock Rip*«, altsaa lige i Trækket af Skibsfarten. To Master ere over Vandet.

Omtrent 11 Kml. V. for Fyrskibet »*New South Shoal*« er fundet 16 Fv. Vand, hvor Kortet angiver 21 à 22 Fv. 40° 47' N. Br. 70° 11' V. Lgd.

**Connecticut.** En rød Spirtønde, Nr. 4<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, er udlagt c. 1/2 Kml. S. for V.-Enden af *Middle Ground* Bølgebryder. Den ligger i 19 Fod Vand, tæt V. for en 11 Fods Palle, fra *Latimer Reef* Fyr i N. 78° Ø. og fra *Stonington* Bølgebryder Fyr i S. 16° Ø.

**Hudson River. New York.** Den 15de Juli 1894 oprettes Taagesignal ved *Hudson City* Fyr. Paa en Klokke slaas med Maskinkraft Et-Slag hver 1/4 Minut.

### Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**Rusland. Karkinit Bugt. Sorte Hav.** En Vager med rød Stage og Kegle med Spidsen opad er i 20 Fod Vand udlagt ved Grunden, som strækker sig ud mod NØ. fra *Djarilgat*, c. 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Kml. N. 36° Ø. fra *Djarilgat* Baake Nr. 2.

**Pynt Bielosarai. Det Azovske Hav.** En Damper ligger sunken i 28 Fod Vand, 7 Kml. S. 23° V. fra *Bielosarai* Fyr. To Master ere over Vandet. Vraget er afmærket med en sribet Vager med Ballon.

Et Sejlskib ligger sunket i 24 Fod Vand, 3<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Kml. S. 40° V. fra *Bielosarai* Fyr. Tre Master ere over Vandet. Vraget er afmærket med en sribet Vager med Ballon.

**Tunis. Bizerte.** N.-Molens Hoved ved *Bizerte* er nu c. 9 Fod over Vandet. Den røde Tønde ved Molens Yderende er inddragen. Man skal gaa mellem N.-Molen og den sorte Tønde ved S.-Molens Yderende.

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

**Brasilien. Rio Grande de Sul N.** Den 11te Juni 1894 tændes paa Pynt *Mostardas*, c. 75 Kml. NØ. for Barren ved *Rio Grande do Sul*, et Blinkfy, der hver 1/2 Minut viser afvekslende hvidt, Et-Blink og rødt Et-Blink. Flammens Højde; 111 Fod. Linseapparat af 3die Orden. Fyret vises fra et c. 100 Fod højt, hvidt Jerntaarn.

Beliggenhed: 31° 16' 30" S. Br. 51° 1' 45" V. Lgd.

### Karantænebestemmelser m. m.

**Danmark.** — Bestemmelserne i 2det Afsnit I. af Lov om Foranstaltninger mod smitsomme Sygdommes Indførsel i Riget af 2den Juli 1880 ere satte i Virksomhed med Hensyn til Skibe, der ankomme fra *Vestpreussen*. Personer, der ankomme fra *Vestpreussen*, ere Lægetilsyn underkastede.

**Norge.** — Personer, der ankomme fra kolerasmittet Land, skulle melde sig til Stedets Sundhedskommission og i de paafølgende 5 Dage daglig til Sundhedskommissionen paa det Sted, de overnatte eller opholde sig over 12 Timer. Skibsførere skulle til Toldvæsenet afgive Fortegnelse over Besætning og Passager med Angivelse af Navn, Stilling, Hjemsted, Adresse, og om Vedkommende har opholdt sig paa kolerasmittet Sted.

Provinserne *Vestpreussen* og *Posen* ere erklærede for kolerasmittede.

**Tyrkiel.** — Karantænen overfor *Portugal* er hævet. Skibe fra *Lilleasiens* N.-Kyst mellem *Fatzle* og *Sinope* underkastes 5 Dages Karantæne. Skibe med Passagerer fra *russiske* Havne ved *det Sorte Hav*, mellem *Rumanien* og *Kertch*, samt fra *Adalia-Bugt* underkastes Lægetilsyn.

**Tyrkiel. Konstantinopel.** — Overfor *Adrianopel* er der forordnet 5 Dages Karantæne i *Mustafa Pasha*.

**Spanien.** — *Trinidad* og 85 Kml. Omkreds er erklæret smittet af gul Føber.

### ABONNEMENTSPRISEN

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

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges hos „Adam“, Højbroplads og Tivoli, „Lynet“, Bredgade, hos Avissælgere i Havnen og flere Steder.

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

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

### AVERTISEMENTSPRIS:

Første Side pr. Petitlinie à 45 mm Bredde	25 Øre	udenlandske	35 Øre
De øvrige Sider	20 —	do.	25 —
Moderation for	6 Gange	10 Gange	25 Gange
1/2 Side eller derover	20 %	30 %	50 %
Mindre end 1/2 Side	10 %	20 %	40 %

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER FREDAG.

Nr. 46.

Kjøbenhavn, Fredag den 10. August 1894.

1. Aarg.

INDHOLD: Om Bjergningsarbejder. — Fiskeri-Statistik. — Kjøbenhavns Fisketilførsel og Fiskeudførsel i Juli Maaned. — Fra Sø og Land. — Havarier og Forlis. — Skibsefterretninger. — Fragtberetninger. — Efterretninger for Søfarende.

**AXEL E. AAMODT.**  
18, Kongens Nytorv 18.  
Grundlagt 1857. Telefon 106.  
*Lager  
af  
Kontorartikler.*

Telefon 1268.  
Telegr.-Adr. Nilsson 167.  
**Carl Nilsson,**  
Amaliegade 37,  
Kjøbenhavn K.  
Lager af Olier og Maskin-Artikler.  
Leverander  
til de fleste danske Damp-  
skibsselskaber.

**Cacaopulver,**  
Kæks, Biscuits, Chocolate,  
Confekt.  
Brødr. Tychsens Fabrikslager,  
Lille Kannikøstræde 3, Kjøbenhavn K.  
**Carbolineum.  
Creosotolie.**  
Oskar Borch,  
Gothersgade 158.

**A. C. Perchs**  
Thehandel Eftf.,  
A. Rosourus Hansen,  
Kronprinsensgade Nr. 5,  
grundlagt 1835,  
anbefaler ny hjemkommen The  
af udsøgt Ima Kvalitet.

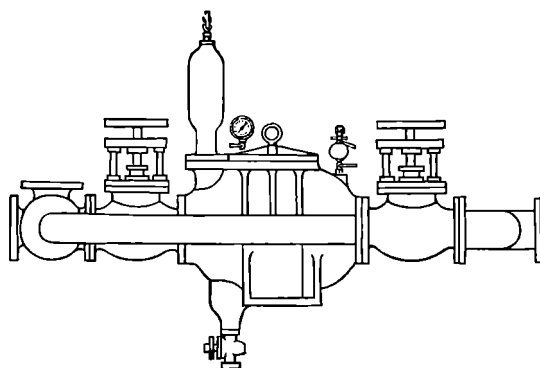
**C. M. Fønnesbech,**  
Specialforretning i The.  
Fine, kraftige Kvaliteter;  
Udsalg: Østergade 10, Kjøbenhavn.

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

**Flensborgs  
Skibsbygning Selskab**  
udfører  
Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kjæder  
særlig hurtigt og billigt.  
Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

## Edmiston's Fødevands-Filter.

Filter for Landkjæder.



**FRED. STIELTJES & Co.,**  
Bredgade 43, Kjøbenhavn.

**Jens Emil Juhl,**  
Hovedagent for  
Dansk Livsforsikringsselskab  
**HAFNIA**  
Raadhhuspladsen 51. Kontortid 9-5.  
Telefon 3326.

**Anders Nielsen,**  
Fredericiagade 27.

**Største Lager**  
af  
**Fedevarer.**

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

**J. Chr. Petersens  
Papirhandel,**  
Store Kirkestræde 1.  
Grundet 1846. Telefon 243.

**Statspakpapier,**  
bedste Omslagspapir  
til Arkivpakker og Chartequer.

**The Lady pack.**  
Indpakkingspapir  
i smaa Ruller.  
Pr. Rulle 20 Ø.

Uuundværligt i ethvert Hjem,  
Skib & Kontor.  
Passer til alt.

**S. Friedländer,**  
Ved Stranden 14.

Skibs-Filter.

## Dækskoste

Dækskoste, 13 Rækker halvstive Piasava	6 Kr.	pr. Dusin.
do, 13 do. fint Piasava ud- mærkede Koste til Spulning af Dækket	7 »	»
Tjærkoste, rene Børster	7 »	50 »
Levanger	7 »	»
Kosteskafter	1 »	»

Alle Sorter Malerpensler anbefales. Ethvert Rederi samt Damp- og Sejlskibsførere vil se deres Fordel ved at købe deres Forbrug af Børstenbinderarbejde direkte hos mig, da jeg fabrikerer det selv. Ingen Specialiteter; som Fagmand udfører jeg alt til Faget henhørende. Telefon Nr. 2625.

**HANS PREHN,**  
Børstenbinder.  
Fabrik for Dæks- og Gadekoste.  
Vesterbrogade 46.

**H. C. Petersen & Co.,**  
Udstillingsbygningen, Kjøbenhavn V.  
Ludwigsbergs Donkey Pumper,  
Pulsometre, Centrifugalpumper,  
samt alle Sorter Pumper og Sprøjter  
i bedste Konstruktioner  
til billige Priser.

**Engelberts originale Olie,**  
bedste Cylinder-Olie,  
leveres til nedsat Pris.

Mod Efterligninger advares.

# „Dansk Søfartstidende“

begyndte den 1. Juli et nyt Kvartal. Bladet bringer Artikler om alle i Forbindelse med Skibsfarten og Fiskeriet staaende Forhold og følger alle Bevægelser paa Søfartens Omraade her hjemme og i Udlandet; det bringer ugentlige Beretninger om Fragtforholdene gennem Meddelelser fra London, Liverpool, Newcastle o/ Tyne, Lübeck, New-York og Kjøbenhavn; det indeholder Søkortarkivets „Efterretninger for Søfarende“.

„Dansk Søfartstidende“ bringer en ugentlig Oversigt over danske Skibes Bevægelser, støttet paa Meddelelser fra de fleste danske Damp- og Sejlskibs-Rederier; endvidere udførlige Meddelelser om Nybygninger, Havarier, Forlis. Det bringer Beretninger om Forhyringsforholdene, maanedlige Meddelelser om Fiskeeksporten og Fiskehandelen, Oversigt over de meteorologiske Forhold m. m. m.

„Dansk Søfartstidende“, Organ for Søfarten og Fiskeriet, fremtræder tillige som Efterretningsorgan for Skibsfarten og bringer gennem sine talrige Forbindelser i Ind- og Udland udførlige og paalidelige Meddelelser om alle Søfartsforhold.

Abonnement for Juli Kvartal 1894 à 1 Kr. 50 Øre foruden Postpenge, tegnes paa alle kgl. Postkontorer og Brevsamlingssteder, i alm. dansk Skibsførerforenings Kontor, St. Annæ Plads 13, K, fra 11—3, i Redaktionen, Holsteinsgade 9, Ø, og hos Fuldmægtig Westrup i det forenede Dampskibsselskabs Skibsinspektion. Dansk Søfartstidende egner sig fortrinligt til Annoncer, der ønskes udbredte i alle Søfartskredse i Ind- og Udland.

Annoncer modtages ovennævnte tre Steder og i Triers Bogtrykkeri, Bredgade 32, K.

## Galle & Jessens

oljefri, rene Paudre

## Cacao uden Sukker

kan særlig anbefales

til Skibsbrug.

## N. Chr. Rønnes

Skibssnedkeri.

— Grundlagt 1834. —

St. Annægade 3.

Kjøbenhavn C.

## Carbolineum, Creosotolie

leveres billigt.

V. Boye & Watt, Fiolstræde 2, K.

## E. Husted & Co.

Merchants & Ship Brokers,  
Newcastle on Tyne.

Telegrams: Husted.

## SABROE'S MAVEBITTER

tilberedt af J. Chr. Sabroe, Randers, prisbelønnet paa de største Udstillinger, udbredt over hele Verden, er kun ægte naar

Firmaet: J. Chr. Sabroe

findes i Etiketten og indbrændt i Proppen.

Hoveddepot i Kjøbenhavn hos:  
Herrer K. J. Grønbeek & Co.  
St. Kongensgade 40.

Kjøb, Salg og Nybygning af Sejl- og Dampskibe, Uddybningsmateriel, Transportpramme, Bugser- og Petroleumsbaade

besørges fordelagtigt af

Ingeniør Andr. Vang, Kjøbenhavn.

## Ny Carlsberg Øl

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

Bryggeriets Aftapningsanstalt: Pileallé 5.

Depot: Toldbodgade 14.

## Patent

## Universal Slippeapparatet,

der er omtalt i Søfartstidende Nr. 40, anbefales til Anbringelse i Skibsbaade. Bestillinger modtages af Opfinderen og Indehaver af Patentet

Jul. Christensen — Hjertensfrydsgade 12 — Kjøbenhavn. K.

## Staaltraadstovværk

i alle Kvaliteter og Konstruktioner for Transmissioner, Hejseværker, Kraner, Tovbaner etc.

Galvaniseret Jern- og Staaltraadstovværk, Galvaniserede Staaltraads Trosser og Kabler samt Liner til Skibsbrug, Lynafledertovværk af Jern og Kobber, Staaltraadsliner til elektriske Buelamper, Transmissions-Tov af Hamp, Manila og Bomuld, Transmissions Tov- og Snoreskiver, Patent-Laase og Patent-Smørelse for Staaltraadstovværk etc. leveres fra

KABELFABRIK, LANDSBERG a/W.

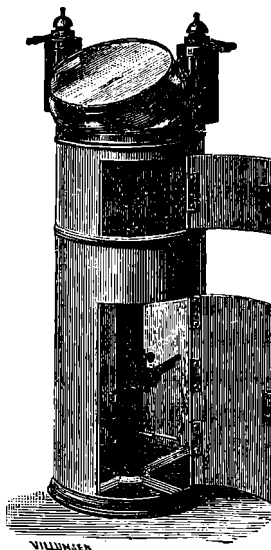
ved Repræsentanten for Danmark

WM. GOTTSCHALCH

Niels Juelsgade Nr. 1,

Kjøbenhavn K

## Cornelius Knudsens Etabl.,



37. Kjøbmagergade Kjøbenhavn.  
Patent Multiplicator, Kompasser,  
Sprit- og Baadskompasser,  
Patent Tidsglas. Saltmaalere,  
Sextanter og Oktanter.

Kaptein Rungs  
Universal-Bathometer.

Logge og Loddemaskiner:

Dybhavsthermometre  
med Vendeapparat.

Barometre, Thermometre, Manometre.

Indicatorer. Tegnebestikker.

Parallellinealer.

Marinekikkerter.

Complete Dykkerdragter

Premierløjtnant Clausens

Patent Universal Deflektor.

Reparationer udføres med Omhu.

## Om Bjergningsarbejder.

Vi gengive efter »Tidsskrift for Søværnen« følgende interessante Afhandling af Premierløjtnant Hecks her:

Det er en bekendt Sag, at der i Aarets Løb i vore egne og de nærmest omliggende Farvande forefalder en Mængde Strandinger og Grundstødninger, ved hvilke store Værdier vilde gaa tabt, saafremt Skibene ikke kunde faa hurtig og kraftig Hjælp, og dette har ganske naturligt ført til Dannelsen af Bjergningsselskaber, der, udrustede med det Materiel, som Erfaringen har lært fortrinsvis finder Anvendelse ved Bjergning af Skibe, holde Bjergningsdampere rede Dag og Nat for øjeblikkelig at kunne ile de i Nød stødte Skibe til Hjælp.

Det er naturligvis en vigtig Ting, at et Skib, der skal hjælpe et andet, som er i Nød, er forsynet med et godt og til Øjemedet svarende Materiel, og inden selve Bjergningsarbejdet omtales, skal jeg derfor give en ganske kortfattet Beskrivelse af det Materiel, der findes ombord i en Bjergningsdamper.

Til Eksempel er benyttet den sidste her i Landet byggede Bjergningsdamper »Em. Z. Svitser«.

Af Pumper findes der ombord to faststaaende Centrifugalpumper, hver forsynet med særskilt Maskine og hver tagende Vandet igennem 3 fra hverandre adskilte 8" bøjelige Kautschukslanger, saaledes at man kan benytte 1, 2 eller alle 3 Slanger paa engang efter Behag. Disse Slanger haves ombord i Længder paa fra 12 til 18 Fod; hvert Stykke er forsynet med en Metalflanche i hver Ende, og man samler da den Slangelængde, man ønsker at benytte, ved at skrue de forskellige Metalflancher lufttæt sammen. Dernæst findes ombord 1 transportabel Centrifugalpumpe med en 8" Slange og med en tilhørende transportabel Dampkedel, 1 saakaldet Universalpumpe med fire 4" Slanger og endelig en mindre i Skibet faststaaende Suge- og Trykpumpe, der ogsaa bruges til Fyldning og Tømning af de i Skibet værende Vandtanke. De store Pumper ere beregnede til at tage tilsammen 2,400 Tons Vand i Timen, de transportable tage hver 400 Tons, og den lille Pumpe 120 Tons i Timen. Dernæst er Skibet udrustet med Luftpumper til Dykkerne, dels transportable, der drives med Haandkraft, dels faststaaende, der drives med en mindre Dampmaskine, samt med elektriske Lysmaskiner, dels til Bue-, dels til Glødelamper; af disse sidste haves ogsaa Lamper indrettede til Brug under Vandet for Dykkerne, naar disse skulle arbejde om Natten eller paa Steder, hvor Dagslyset ikke kan trænge ind. Endvidere findes ombord 3 meget kraftige Dampspil, forskellige Slæbere, dels af Toug, dels af Staal, svære Gier, Patentallier, Ansætningsskruer og en Mængde forskellige formede Bolte til at fastskrue Tætningsmaterialet med; dernæst medfører Skibet altid et større Kvantum Brædder, Planker, Sejldug, Værk og Bastmaatter til Forfærdigelse af de Platformer, med hvilke man dækker Hullerne i Skibenes Bund, hvorhos der findes Drejbænk og Smedeesse til Tildannelse af det forskellige Jernmateriale, som ofte maa benyttes ved Bjergningerne, og endelig er Skibet forsynet med 2 svære Davider agter til Løftning af sunkne Skibe og med 4 store Vandtanke i Bunden, hvilke bruges ved samme Lejlighed.

Dette er i Hovedsagen det Materiel, der findes ombord i et Bjergningsskib, og jeg skal nu gaa over til at omtale selve Bjergningsarbejdet.

Paa Grund af de mange forskellige Forhold, hvorunder Skibene strande, og ligeledes som en Følge af Grundenes forskelligartede Beskaffenhed, vil det ene Bjergningsarbejde i Reglen være forskelligt fra det andet; men man kan dog i det store dele Bjergningerne i 3 Klasser.

Til 1ste Klasse høre de Skibe, der ere komne paa Grund og ere tætte,

til 2den Klasse de Skibe, der ere vandfyldte, og til

3die Klasse de Skibe, der ere sunkne, eller hvis Dæk er under Vand.

Betragte vi det første og simpleste Tilfælde, hvor Skibet altsaa blot er grundstødt, da begynder man her som iøvrigt i alle de andre Tilfælde med at undersøge det strandede Skibs Stilling og lodder op for at finde, hvilken Vej man bedst kan tage Skibet ud; i Reglen skal det samme Vej ud, som det er kommet ind, men man træffer dog ogsaa hyppigt Tilfælde, hvor det viser sig, at man lettere tager Skibet ud en anden Vej. Er man imidlertid paa det Rene med, i hvilken Retning man vil trække Skibet ud, løber man ind imod det med langsom Fart, lader sit Anker falde i c. et Par Hundrede Favnes Afstand fra Skibet og løber Kæde ud, til man er indenfor c. 100 Favnes Afstand, forudsat naturligvis, at man kan komme Skibet saa nær. For at holde Bjergningsskibet paa Plads, medens man fører Slæberen ombord, kan man fore en Trosse over i det strandede Skib; som Regel er det dog hurtigere og hensigtsmæssigere at lade sit andet Anker gaa. Man fører derpaa en smækker Trosse ombord til at hale Slæberen over med, og, naar denne er halet ombord i det grundstaaende Skib, sættes den fast, hvorved man dog maa iagttage, at det Sted, hvor Slæberen fastgøres, er solidt; i Reglen ere nemlig de Pullerter, der findes i Skibene, ikke stærke nok til at staa for et ordentligt Træk, og man gør derfor gerne fast til en af Masterne. Dernæst maa man iagttage, at Slæberen ikke kan komme til at skamfiles, og endelig, at den er gjort fast saaledes, at den ikke kan beknibe sig, selv om der er Kraft paa den, men let kan kastes los.

Er Slæberen sat fast, haler man den godt tot ombord ved Hjælp af Dampspillet, lader den gaa over en svær Kous i Slæbekrogen paa Masten og sætter fast til sine Pullerter. Skamfiling lægges derefter paa de Steder af Slæberen, hvor denne vil komme til at hvile, i Kousen, paa Slæberbuen og over Hækken.

Man letter nu det Anker, man har ligget for, medens man satte fast, hiver den anden Kæde godt tot og begynder Slæbningen jævnt, idet man efterhaanden lader Maskinen stige fra langsom til fuld Kraft. Det er af Vigtighed at have en passende lang Slæber, da man, saafremt der kommer Sø, ikke kan trække i kort Slæber, og dernæst er det vigtigt at have rigelig Kæde ude, da den Kraft, man med Spillet kan sætte paa sin Ankerkæde, er omtrent ligesaa stor som den, man faar ved at lade Maskinen gaa frem med fuld Kraft. Man bør som Regel helst undgaa at lade det grundstaaende Skib, hvis det er en Damper, gaa bak med sin Maskine; dels risikerer man nemlig at gøre Havari, hvis Skibet kommer flot med for megen Fart, da det slæbende Skib ikke i en Fart kan komme bort fra sin Ankerkæde eller faa denne hevet ind, dels vil Skibet, der staar paa Grunden, let ved at bakke med Skruen kunne sætte en Banke op mellem agter og midtskibs, hvilket kan vanskeliggøre Flotbringelsen af Skibet.

Kommer Skibet ikke flot ved Bugsering, og det har Last ombord eller andre Ting, hvormed man kan lette det, begynder man at losse disse eller, hvis de have mindre Værdi, eller Omstændighederne kræve det, at kaste dem overbord; men man maa aldrig gøre dette, uden at man har sin Slæber fast eller Anker ude for Skibet, da man ellers risikerer, at Skibet, efterhaanden som det lettes, gaar højere op paa Grunden.

Hviler Skibet kun paa et mindre Stykke, f. Eks. paa nogle enkelte Sten, kan man ofte med Held forsøge at rykke det af. Vil man prøve dette, stopper man sin Maskine, slækker saa meget paa Ankerkæden, at man faar en 6 à 8 Favne slæk paa Slæberen og gaar derefter atter frem med fuld Kraft. Benytter man imidlertid Staaltraads-

slæber, maa man være meget forsigtig og kun slække ubetydeligt paa Slæberen, da man ellers, naar man løber til, kan være sikker paa at faa Pullerter eller selve Slæberen sprængt, hvorved man igen risikerer at faa Mandskab i det ene eller det andet Skib lemlæstet eller dræbt.

Saa længe man har noget at lette et grundstaaende Skib med, kan man jo i Reglen, forudsat naturligvis, at Vind og Sø tillade Arbejde, være sikker paa at faa Skibet flot, naar man har udlosset et efter Omstændighederne større eller mindre Kvantum af Lasten. Er Skibet derimod ballastet, og Ballastens Fjernelse ikke er tilstrækkelig til at lette Skibet, maa man blive ved med at slæbe, til Vandstanden, der jo ogsaa i vore Farvande skifter noget, begunstiger En saa meget, at Skibet kommer flot.

Af og til med Storm og Højvande hænder det særlig paa Jyllands Vestkyst, at selv større Skibe af Søen blive slaaede saa højt op, at de senere ved daglig Vandstand staa saa tørt, at man kan gaa omkring dem. For at bjerge et saadant Skib maa man først være Hjælp af hydrauliske Presser løfte det op af Sandet, hvori det altid synker ned, og derefter bygge Beddinger under Skibet, paa hvilke man kan lade det løbe ud; men dette Arbejde er naturligvis højt besværligt og risikabelt.

Staar et Skib imidlertid paa løs Bund eller Sandbund, paa et Sted, hvor Strømmen ikke er altfor haard, og Søen er smul, har man en anden Maade, paa hvilken man hurtigt kan bringe Skibet flot. Man ankrer tæt ved Grunden, fører sin Slæber ombord i det strandede Skib og haler den tot, saaledes, at Bjergningsskibets Agterende kommer klos til Grunden. Derefter gaar man frem med Maskinen, og, naar man har arbejdet med Skruen i nogen Tid, ofte kun i c. 3 à 4 Minutter efter Grundens Beskaffenhed, vil man, naar man stopper, se, at man har lavet et Hul agten for sig, varierende efter Grundens Beskaffenhed, men dog sjældent mere end 5 à 6 Fv. langt og af samme Brede som Skibets. Man haler nu atter Skibet klos til Grunden, sætter Maskinen i Gang og laver sig, ved at fortsætte paa denne Maade, en Kanal ind til det grundstaaende Skib. Er man naaet klos ind til dette, kan man ved at gaa først paa den ene og senere paa den anden Side af Skibet, slaa Sandet bort langs Siderne. Man fortojer derpaa Bjergningsskibets Agterende klos til det andet Skibs For- eller Agterende, og ved stadig at bruge Skruen og samtidig hive ind i sin Ankerkæde bringer man derefter begge Skibe ud i dybt Vand. Medens man graver Kanalen med Skruvandet, kan man ved at give Ror skiftevis til den ene og den anden Side, gøre Kanalen bredere. Man skal dog ved denne Arbejdsmaade være meget varsom, naar der er Strøm, da det let kan hænde, at Renden, man laver, lukker sig igen, og, er det en længere Kanal, man skal grave, er det fornuftigst at mærke Siderne af med smaa Vagere, efterhaanden som man arbejder sig ind.

Som Eksempler paa Skibe, bjergede ved denne Arbejdsmaade, kan nævnes den engelske Dampet »Mathews«, der stod paa Anholt Rev i 10 Fod Vand; da Skibet var bragt flot, viste dets Dybgaende sig at være 17 Fod. Den chilenske Krydser »Presidente Pinto«, som ogsaa her hjemme er temmelig bekendt, og hvis Dybgaende var godt 15 Fod, stod paa Toulons Red i 10½ Fod Vand; efter at Værftet i Toulon i flere Dage med alt, hvad det havde af Slæbebaade, forgæves havde søgt at bringe Skibet flot, tog Dampskibet »Em. Z. Svitzer« det af Grunden paa denne Maade efter c. 24 Timers Arbejde. Endelig skal nævnes en lille Skonnert, der stod paa Lynæs Sand i 3 Fod Vand. Bjergningsdampet »Kattegat«, der ligger 10 Fod i Vandet, kunde ikke flyde nærmere ind til den end paa 75 Favnes Afstand, men 3 Timer efter, at Arbejdet var begyndt, var »Kattegat« inde langs Siden af den, og en halv Time senere vare begge Skibe ude i dybt Vand.

Vi ere nu færdige med Behandlingen af de tætte Skibe, men inden der gaas over til Omtalen af de vandfyldte, skal jeg gøre nogle korte Bemærkninger om Bugsering af Skibe.

I den senere Tid, hvor man i høj Grad er gaaet over til Benyttelsen af Jerntraadstovværk, vil man ofte kunne komme til at benytte en Jerntraadsslæber. Denne er imidlertid aldeles blottet for Elasticitet, og det mindste Ryk, foraarsaget ved Sø eller anden pludselig Totning af Slæberen, kan foraarsage Sprængninger som før omtalt. For at bøde herpaa kan man enten omkring Midten af Slæberen slynge en svær Kædelænge, som man derefter bændsler fast til denne, eller man kan fastgøre Slæberen i det andet Skibs Ankerkæde og paa denne stikke c. 25 Fv. ud; begge Dele bevirke, at man ved den indskudte Vægt opnaar fornøden Fjederkraft til at undgaa de skæbnesvangre Ryk. Benytter man den sidste Metode maa man dog helst passe, at den Del af Kæden, i hvilken Slæberen er befæstet, er skilt fra Resten af Kæden og gjort saaledes fast, at den hurtigt kan kastes los, thi der kan nok komme den Lejlighed, hvor det kan være af Vigtighed hurtigt at komme ud af Forbindelse med det Skib, man slæber.

Kan det mange Gange være et besværligt Arbejde at faa et tæt Skib bragt flot, saa blive Vanskelighederne naturligvis i høj Grad forøgede, naar man først skal have Skibet pumpet læns og tætnet, inden man kan tænke paa at bringe det flot. Dersom Dykkerne kunde se Hullerne og komme til dem, var Sagen jo simpel nok, men det kunde de som Regel aldrig, Skibet hviler paa Grunden, hvor det er tornet, og, er denne ikke meget haard, laver det sig hurtigt en Rede, hvori hele Bunden er skjult. Det er ved denne Lejlighed, at man skal have Gavn af at kunne raade over en stor Pumpekraft.

Kommer man til et vandfyldt Skib, er den første Vanskelighed, man i Reglen møder, den at faa sine Pumpe-slanger anbragte; de eneste Steder, naar Skibet er lastet, hvor man næsten altid kan faa nogle af dem anbragte, er i Maskinrummet og paa Fyrpladsen, men dette er dog ikke altid Tilfældet, og mangen en Gang gælder det derhos om at faa Slangerne placerede i andre Rum, naar Skodderne ikke ere utætte, hvad de forøvrigt meget ofte ere, eller naar man ikke kan faa tilstrækkeligt Vandløb til Maskinrummet fra de andre Rum, i hvilke Lækagerne findes. Man maa da nøjsommeligt ved Dykkernes Hjælp losse saa meget af Lasten, at man kan faa sine Slinger tilbunds i Skibet. Har man naaet det, begynder Tætningsarbejdet. Man sætter stor Pumpekraft paa de Rum, hvor Lækagerne findes, og samtidig gaar Dykkerne ned og skubbe russiske Bastmaatter ind under Skibet i Nærheden af de Steder, hvor Lækagerne formodes at være, og hvor man i Reglen kan mærke en let Tilstømning af Vandet. Det Vand, der af Pumperne pumpes ud, bliver jo erstattet ved, at Vandet udenbords fra strømmer ind igennem Lækagerne; men denne Tilstømning af Vandet foraarsager atter, at Maatterne føres med ind i Hullerne, hvor de da i Reglen blive hængende paa den indvendige Garnering eller paa, hvad der ellers findes indenfor Hullerne, og hvor de efterhaanden presses saa haardt sammen, at Hullerne blive forholdsvis tætte. Det hænder naturligvis ogsaa, at Hullerne ere saa store, at Maatterne ikke faa noget Støttepunkt, men gaa lige igennem; man kan da, hvis der er Plads nok mellem Grunden og Hullerne, skubbe Bræddestykker ind til disse. Bræddestykkerne ville da i Reglen komme i Bekneb i Hullerne og afgive den fornødne Støtte for Maatterne.

Ligger Skibet saa haardt an inod Grunden, at det er fuldstændig umuligt at faa noget Tætningsmateriale ind til Hullet eller Hullerne, vil Vandtilstrømningen paa Grund heraf ogsaa være mindre, og man vil i mange Tilfælde ved at losse af Lasten og derefter pumpe kunne faa Skibet til at løfte sig lidt i det Leje, som det har dannet sig i Grunden; er der da stoppet fuldt af Maatter rundt omkring under Skibet, ville disse straks søge til og gøre deres Virkning som Tætningsmiddel. Vil Skibet ikke løfte sig, og man kan komme til de beskadede Steder indvendig fra, kan man tætte med Sandsække, der lægges over Hullerne og med Støtter opefter holdes paa deres Plads; men denne Maade at tætte paa er meget usikker

og giver kun i faa Tilfælde det ønskede Resultat, da Vandet paa Grund af det store Tryk udvendig fra dog let skaffer sig Gennemgang. Paa mange Steder, f. Eks. under et Skibs Kedler, kan man ikke heller komme til indvendig fra, og, ville Hullerne da ikke suge sig fulde af Maatter, bliver der intet andet tilovers end at arbejde sig ind til Hullerne udvendig fra.

Er det Klippegrund, Skibet staar paa, maa man sprænge saa meget af denne bort som nødvendigt; men med den Bund, som vi have her hjemme paa de fleste Steder, kan man i mange Tilfælde ved at forføje Bjergningsskibets Agterende klos til Siden af Skibet noget skøns paa, saa at Skruevandet kan komme ind under Skibet, arbejde Sand og Grus bort; de store Sten, der findes, maa fjernes ved Hjælp af Dykkerne, de mindre, selv om de ere paa Størrelse som en knyttet Haand, gaa i Reglen bort med Skruevandet. Paa denne Maade maatte man f. Eks. ved Dampskibet »Horsa«, der stod paa Bolsaxen og havde et 70 Fod langt og 4 Fod bredt Hul, paa et større Stykke arbejde sig lige ind til Kølen, for at Dykkerne kunde komme til at tæne Hullet. Det var særlig under Skibets Kedler, at man ikke paa nogen anden Maade kunde faa Bugt med Lækagerne. Har man imidlertid faaet Skibet nogenlunde tæt, det vil sige saa tæt, at man kan holde det læns med Dampumperne, kommer det Øjeblik, hvor man skal tage Skibet af Grunden og ud i dybere Vand eller hen til et Sted, hvor man i Ro og Fred kan tæne det ordentligt; thi den Tætning, man hidtil har ud-

ført, skal der naturligvis ikke gerne sejles langt paa. Dette Øjeblik er meget ofte det ubehageligste under hele Bjergningen.

Er Grunden saaledes beskaffen, at man blot kan hale Skibet saa langt ud, at man faar 4 à 5 Fod Vand under Kølen, og Vejret tillader, at man bliver liggende, til Skibet er ordentlig tænet, er Sagen jo ikke farlig; men ofte hænder det, at man, hvis man ikke vil risikere, at Skibet slaas i Stykker eller bliver saa medtaget, at det ikke længere kan bjerges, maa tage det bort fra Grunden, forinden man egentlig ønsker det eller er helt færdig til at gøre det. Skibet er ganske vist saa tæt, at det holdes læns, naar Pumperne arbejde; men disse blive meget ofte uklare, idet Skibet kommer af Grunden, og alt det Snavs, der i Reglen findes i Bunden af et Skib, som har været vandfyldt, kommer i Bevægelse. Desuden hænder det ogsaa af og til, at en Maatte, der ikke sidder tilstrækkelig fast, pludselig ryger igennem Hullet, eller at en Sten, der har siddet i Pladerne, falder ud; under disse Omstændigheder gælder det naturligvis om at faa sine Pumper i Orden i en Fart og ikke opgive Arbejdet, trods det, at man ser Skibet synke dybere og dybere under Fødderne af sig. Er man imidlertid naaet i Sikkerhed til et Sted, hvor Dykkerne kunne arbejde, begynder den anden Del af Tætningsarbejdet, der bestaar i, at man dækker alle de større Huller med Konstruktioner af Planker eller Brædder, der ere stærke nok til i længere Tid at kunne modstaa Vandets Tryk og holde Vandet ude.

(Sluttes.)

## Fiskeri-Statistik. Frederikshavn.

Juni 1894.

	Pd. Rødspætter à 15 Ø. Indlandet. Udlandet	Pd. Pigvar. Pd. Tunge. Pd. Sletvar Pd. Issing.	Stkr. Osters	Kuller. Snese à 90 Ø.	Pd. Torsk à 6 Ø.	Pd. Hummer à 90 Ø.	Snese Makrel à 4 Kr.	Værdi anslaaet.
<b>A. Fra danske Fiskekuttere er indbragt og atter afsendt:</b>								
pr. Jernbane til Indlandet	180,400							111,270 Kr. » Ø.
pr. Kvase til Kbhvn.	285,000	P. 10,000 à 35 Ø.						
pr. Kutter til Kbhvn. (egen Fangst)	65,000	T. 1400 à 75 Ø.						
pr. Jernbane til Udlandet	73,500	S. 1100 à 10 Ø.						
pr. Dampskib til Kjøbenhavn	4,300	I. 20,000 à 8 Ø.						
pr. Dampskib til Norge	1,000							
pr. Dampskib til Gøteborg	43,600							
pr. Kvase til Norge	24,000							
pr. Dæksbaad (svensk) til Sverrig	8,000							
pr. Kutter Prinsesse Marie fra Nordsøen			25,000 Værdi c. 1300 Kr.					
Af Baade til stedligt Forbrug			700	6000				
<b>B. Fra fremmede Fangstpladser er indbragt og atter afsendt:</b>								
Forhandlet herfra Byen								
pr. Dpsk. fra Vestnorge				8250	3152		20,033 Kr. » Ø.	
do. Østnorge				3000			2700 Kr. » Ø.	
pr. Dæksbaad fra Sverrig				3000			2700 Kr. » Ø.	
pr. Dpsk. fra Gøteborg				2000	835		5140 Kr. » Ø.	
Til Udlandet pr. Dampskib fra Vestnorge (Christianssand) her omloset direkte i Jernbanevogn				6000			5400 Kr. » Ø.	
Rekapitulation: Tilført af egen Fangst og forbrugt i Indlandet for ca. 88,755 Kr. » Ø.								
— fremmed — — — — — 30,573 Kr. » Ø.								
Ialt 119,328 Kr. » Ø.								
Tilført af egen Fangst og udført til Udlandet for ca. 22,515 Kr. » Ø.								
— fremmed — — — — — 5400 Kr. » Ø.								
Ialt 27,915 Kr. » Ø.								

Fiskeriet herfra har i Juni Maaned været dreven under ret gunstige Forhold, men har dog ikke givet fuldt saa godt Udbytte som de to foregaaende Maaneder. Udførselen til Norge er yderligere aftagen paa Grund af det dersteds foregaaende rigelige Makrelfiskeri.

Fiskeriet er dreven af et lignende Antal Kuttere som i foregaaende Maaned, altsaa af c. 95 Kuttere med en Netto-Tonnage af c. 2450 Tons.

	Pd. Rødspætter à 15 Ø. Indlandet. Udlandet.
Fra Sæby er der via Frederikshavn pr. Jærnbane afgaaet til	800 2000
Fra Skagen er der via Frederikshavn pr. Jærnbane afgaaet til	9500 5050

## Kjøbenhavns Fisketilførsel pr. Jernbane og Fragtskib.

Juni 1894.

		Fersk Fisk		Skaldyr Pd.	Salt Sild Td.	Klipfisk og salt Fisk Pd.	Konserver Pd.
		alle Slags	Pd.				
A. Fra Indlandet	pr. Jernbane	alle Slags	490,692	46,718			
	pr. Fragtskib	—	8,303	1,742			
		fersk. & røg. Sild	316,895				
		Lax	554				
B. Fra Bilandene	pr. Fragtskib					233,629	
C. Fra Udlandet	pr. Jernbane	alle Slags	70,138	714	336		22,637
	pr. Fragtskib	—	81,960	10,984			
		fersk Sild	10,000				
		— Makrel	90,900				
		— Lax	13,302				
Ialt tilført pr. Jernb. og Fragtskib . .			1,082,744	60,158	336	233,629	22,637

## Kjøbenhavns Fiskeudførsel pr. Jernbane og Fragtskib.

Juni 1894.

		Fersk Fisk		Skaldyr Pd.	Salt Sild Td.	Klipfisk og salt Fisk Pd.	Konserver Pd.
		alle Slags	Pd.				
A. Til Indlandet	pr. Jernbane	alle Slags	15,072	170			
B. Til Udlandet	pr. Jernbane	—	135,880	646			
	pr. Fragtskib	—	49,900	995	377	202,447	1160
		fersk Sild	9,720		+ 2845 $\overline{7}$		
		røget	71,584				
Ialt udført pr. Jernb. og Fragtskib . .			282,156	1,811	377 Td. + 2845 $\overline{7}$	202,447	1160

## Fra Sø og Land.

## Nyt Søkort.

Det kgl. Søkort Arkiv har nu udgivet det i No. 41 omtalte Kort over Kjøbenhavns Indrered og Frihavn, der viser, hvorledes Dybde- og Belysnings-Forholdene ville blive, naar Arbejdet er fuldt udført; vi henlede dog vore Læseres Opmærksomhed paa den paa Foden af Kortet anbragte Notits, ifølge hvilken Kortet først er gyldigt fra den Tid, Frihavnen bliver aabnet. Saavidt os bekendt havde det været paatænkt at uddybe Farvandet mellem Lynetten og Trekrøner til en Ankerplads for mindre Skibe, men da ingen saadan Uddybning findes antydet i Kortet, maa dette vel foreløbig være opgivet.

Foreningen til Søfartens Fremme har i Anledning af sin 50-aarige Bestaaen udgivet et ved Assistent Ludvig Petersen udarbejdet historisk Tilbageblik over dens Virksomhed i Tidsrummet 1844—1894. Da Pladsen i nærværende Nummer ikke tillader os at komme saa udførligt ind paa dette Skrift, som vi ønske det, skulle vi opsætte en nærmere Omtale af det til vort næste Nummer.

I Anledning af Wladimirs Forlis i Sortehavet, om hvilket vi gav udførlig Meddelelse i dette Blads Nr. 44, vil der nu blive rejst kriminel Tiltale saavel mod Wladimirs som mod Columbias Kaptajn, fordi de sigtes for ikke at have truffet de nødvendige Sikkerhedsforanstaltninger. I Processen mellem de to Selskaber vil den tabende Part komme til at udrede over 1 Million Rubler.

## Fra Nexø skrives til os den 3die August:

I Dag udgaar af Dokken her Dampskibet Arla af Stock-

holm, ført af Kapt. K. Levin, efter at have faaet en større Reparation. Det er et ældre Træskib, der er bleven slaaet over det hele og har faaet nye Forhudningsplader paasatte; ligeledes har det faaet nye Jernskotter i Lastrummet og andet Reparationsarbejde udført.

I denne Sommer er her fisket en Mængde Sild under Bornholm og Christiansø, men de ere solgte til en lav Pris. — Der er de Baadlaug, som have fisket op til 6000 Ol Sild. En Del er ført til Tyskland i røget Tilstand, men desværre har vi ikke regelmæssig Dampskibsfart derover, saa Afsætningen er for intet at regne, imod hvad den kunde være. Der er søgt Regeringen flere Gange om Tilskud til en Dampskibsforbindelse paa Tyskland, men desværre uden Held. Vi kunde her fiske flere Gange saa meget, om vi havde en saadan.

En Dæksbaad, der afgik fra Aarsdale til Tyskland med røget Sild er totalt forlist og Besætningen, 2 Mand, druknet. I det sidst udkomne Nummer af »Efterretninger for Søfarende« er jo et større Fiskerfartøj anmeldt drivende i Søen under den tyske Kyst med Bunden i Vejret, og det er nok den omtalte Dæksbaad.

Med Dampskibet »Jyden« er aabnet en regelmæssig Rute Korsør - Hamburg for Eksport af Hornkvæg og Svin; Skibet afgaar fra Korsør hver anden Onsdag.

I Kolding har der dannet sig et Aktieselskab, kaldet Koldingfjords Dampskibsselskab, som med Dampbaadene »Dan« og »Kolding« driver Passager- og Bugserfart paa Kolding Fjord og nærliggende Farvande.

Som Havnefoged i Marstal er forhenværende Skibfører Kromann ansat.

Det dansk russiske Dampskibs Selskab har købt Skruedampskibet »Pawel Andrejeff«.

Det i Hull beliggende og i Glasgow hjemmehørende Jernbarkskib, »Isola« bygget dersteds 1876, 655 Reg. Tons 1000 T. dw. er købt for et Aktieselskab i Sønderho. Skibets Fører bliver Kapt. H. Thomsen. Pris £ 3000. Klasse 100 A. I. S. S. N. 1. sidste Aar.

## Havarier, Forlis m. m.

Brig Breslau af Stelp, som afgik fra Danzig 7de September f. A. til Hartlepool med en Ladning Træ, har ikke naact Bestemmelsesstedet og formenes derfor at være kænret. Vraget antages at være indbragt til Svinør ved Mandal 8de Oktober f. A.

Den danske Skonnert »Fylla« har 31te f. M. i Nærheden af Hartlepool i tæt Taage været i Kollision med en ukendt Damp og indkom til Leith 1ste ds. med Tab af Klyverbom etc.

Dampskibet Pan, Camplig, af Kjøbenhavn, fra Methil hertil med Kul, kolliderede i Bomløbet med norsk Dampskib Toftwood, Michelsen, fra Middlesbro med Kul. Begge Skiibe vare for indgaende med Lods ombord. Pan fik ovenbords Skade.

London, 7de August. Curriedampere »Lismore Castle« er i Dag vendt tilbage til Plymouth efter ved Ouessant (udfor Brest) i taaget Vejr at have kollideret med en stor tysk Damp. Dennes Navn er ubekendt, men efter Sigende »Porto Alegre«. Dens Skæbne er ubekendt. »Lismore Castle« har faaet Bougen stødt ind lige til Vandlinien.

Fra Plymouth telegraferes endvidere til »Ritz. Bur.«: Den tyske Damp, med hvilken »Lismore Castle« kolliderede, er bleven stærkt beskadiget i Agterdelen. Man frygter for, at Skibet er gaet under, da der ikke er Spor af det at opdage, omendskønt »Lismore Castle« forblev paa Stedet, hvor Sammenstødet skete, indtil Taagen var lettet. (R. B.)

## Skibsefterretninger.

### Dampskibe.

#### Det forenede Dampskibsselskab.

Alexander III, Rabe, ligger i København, bestemt til St. Petersburg. — A. N. Hansen, Thidemann, ankom 7. Aug. til Smyrna, bestemt til Algier, Antwerpen, Kjøbenhavn og St. Petersburg. — Antwerpen, Caroc, ligger i St. Petersburg, bestemt til København, Antwerpen, Tunis, Piræus, Constantinopel og Sortehavet. — Baron Stjernblad, Michelsen, ligger i Kjøbenhavn, bestemt til Stettin. — Castor, Kruse, afgik 7. Aug. fra Tunis, bestemt til Constantinopel, Batoum, Novorossisk, Sevastopol og Odessa. — Chr. Broberg, Gøtsche, lader i Bari, bestemt til Messina, København og Østersøen. — Dagmar, Hansen, afgik 7. Aug. fra Kjøbenhavn, bestemt til Barcelona. — Dourø, Brabrand, ankom 2. Aug. til Lissabon, bestemt til Kjøbenhavn og Østersøen. — Georgios I., Rohde, afgik 4. Aug. fra Algier, bestemt til Antwerpen, Kbhvn. og St. Petersburg. — J. C. Jacobsen, Bech, afgik 3. Aug. fra Cadix, bestemt til Bordeaux, Kjøbenhavn og Østersøen. — Kiew, Rasmussen, anløb 5. Aug. Dartmouth, bestemt til Malaga, Barcelona, Livorno, Neapel og Sicilien. — Kursk, Staal, ankom 4. Aug. til St. Petersburg, bestemt til Bordeaux. — Leopold II, Jespersen, afgik 7. Aug. fra Novorossisk, bestemt til Odessa. — L. P. Holmblad, Ingerslev, ligger i Antwerpen, bestemt til Tunis. Piræus, Constantinopel, Samsoun, Trebizonde, Batoum, Novorossisk og Odessa. — O. B. Sühr, Koch, ankom 4. Aug. til Malaga, bestemt til Tarragona. — Omsk, Kihl, afgik 7. Aug. fra Kbhvn., bestemt til Antwerpen, Algier, Tunis, Piræus, Smyrna, Saloniki, Constantinopel, Sevastopol og Odessa. — Tejo, Fenger, ligger i Kbhvn. — Botnia, afgik 8. Aug. fra Kbhvn. bestemt til Hangø. — Tomsk, Petersen, afgik 6. Aug. fra Saloniki, bestemt til Odessa. — Vesuv, Gæde, ankom 7. Aug. til Barcelona, bestemt til Marseille, Genua, Livorno, Neapel og Sicilien. — Viking, Jørgensen, afgik 7. Aug. fra Havre, bestemt til Kbhvn.

Constantin, Fenger, afgik 8. August fra Newcastle, bestemt til Kjøbenhavn. — Esbern Snare, Holm, afgik 7. Aug. fra Newcastle, bestemt til Aalborg. — Esbjerg, Bentzen, afgik 8. Aug. fra Newcastle, bestemt til Odense. — Georg, J. Nielsen, afgik 9. Aug. fra Kjøbenhavn, bestemt til Newcastle. — Kronen, Petersen, afgik 7. Aug. fra Nykjøbing, F. bestemt til Newcastle via Svendborg, Odense, Horsens og Frederikshavn. — Lolland, afgik 8. Aug. fra Odense, bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg. — Storebelt, Güllich, afgik 7. August fra Newcastle, bestemt til Nakskov. — Union, Bloch, afgik 8. August fra Leith, bestemt til Kbhvn.

Anglo Dane, Petersen, ankom 7. Aug. til Libau, bestemt til Kbhvn. og Anvers. — Axelhuus, Goll, afgik 8. Aug. fra Arendal, bestemt til Kbhvn. og Stettin. — Bergenhuus, Jørgensen, afgik 7. Aug. fra Kbhvn. bestemt til Danzig. — Char-kow, Norden, ankom 3. Aug. til Hull, bestemt til Kbhvn. og Libau. — Christian IX, Møllerup, ankom 5. Aug. til Königsberg, bestemt til Kbhvn. og London. — Christianssund, Jensen, afgik 8. Aug. fra Kjøbenhavn, bestemt til Vestnorge. — Frederik, Harboe, afgik 6. Aug. fra Kjøbenhavn, bestemt til Hull. — Jolantha, Hansen, ankom 6. Aug. til Kbhvn., bestemt til Königsberg. — Kasan, Thomsen, ankom 6. Aug. til London, bestemt til Kbhvn. og Königsberg. — Laura, Christiansen, ankom 8. Aug. til Granton, bestemt til Færøerne og Island. — Libau, Andersen, ankom 3. Aug. til Danzig, bestemt til Kjøbenhavn og Hamborg. — Minsk, Olsen, ankom 7. Aug. til Liverpool, bestemt til Kbhvn. — Louise, Brabrand sen., ankom 8. Aug. til Kbhvn. bestemt til Königsberg. — Morsø, Lind, afgik 5. Aug. til Kbhvn., bestemt til Hamborg. — Moskov, Petersen, afgik 8. Aug. fra Anvers, bestemt til Kbhvn. og Riga. — Nishnij Novgorod, Harder, afgik 6. Aug. fra Riga, bestemt til Kbhvn. og Anvers. — Nordjylland, Jensen, afgik 8. Aug. fra Hamborg, bestemt til Kbhvn. og Danzig. — Odin Frisette, afgik 6. Aug. fra Kbhvn. bestemt til Hamborg. — Pregel, Egdiussen, ankom 5. Aug. til Anvers, bestemt til Kbhvn. og Libau. — Romny, Nielsen, ankom 8. Aug. til Libau, bestemt til Hull. — Thyra, Garde, afgik 24. Juli fra Granton, bestemt til Island. — Tula, Paaske, ankom 4. Aug. til Hamborg, bestemt til Kbhvn. og Danzig. — Vendsyssel, Sørensen, passerede 7. Aug. Hanstholm, bestemt til Kbhvn. og Libau. — Ceres, Svensson, afgik 8. Aug. fra Libau, bestemt til Kbhvn. og London. — Fanø, Andersen, passerede 8. Aug. Hanstholm, bestemt til Hull.

### Kjøbenhavn.

Carl Hecksher, Petersen, afgik fra Riga 5. August til Rotterdam. — Hafnia, Neergaard, ankom til Amsterdam 5. August, afgik 8. til Sunderland. — Jylland, Starck, afgik fra St. Petersburg 2. August til Bremerhafen. — Russia, Rasmussen, afgik fra Hull 2. August til Kronstadt.

### Nordsøen.

England, Hansen, afgik fra Windau 4. August til Montrose. — Holland, Jensen, afgik fra Riga 2. August til Honfleur. — Rusland, Schmidt, afgik fra Windau 2. August til Sunderland. — Skotland, Albrechtsen, ankom til Fredericia 5. August. — Swarland, Pii, ankom til Kjøbenhavn, 3. August. — Tyskland, Svendsen, ankom til Windau 5. August. — Urania, Callesen, ankom til Simo 3. August.

### Thingvalla.

Thingvalla, Berentzen, afgik fra New-York 28. Juli, paa Rejse til Kbhvn. Norge, Knudsen, afgik fra Christiania 20. Juli, ankom til New-York 4. August. Island, Skjødt, afgik fra Stettin 9. August paa Rejse til Kbhvn.

### Det danske Petroleums-Aktieselskab.

Christine, Larsen, ankom til Kjøbenhavn 3. August fra Philadelphia.

### Sejlskibe.

#### Fanø, Nordby.

Aalborg, Clausen, ankom til Imbetiba 3. Aug. fra Cardiff. — Dorane, Rødgaard, prajet 6. Juli paa 29° N. B. 40° W. Lgd. — Doris Brodersen, Beck, afg. fra Rio Janeiro 11. Juli til Iquique. — Emilie, Thomsen, prajet 20. Juli paa 34° N. B. 15° W. Lgd. — Erna, Thomsen, afg. fra Rangoon 29. Juli til Rio Grande. — Hans, Jensen, prajet 16. Juli paa 42° N. B. 10° W. Lgd. — Maracaibo, Svarrer, ankom til Hamborg fra Liverpool 5. Aug. — Peruvian, Hansen, afg. fra Falmouth 31. Juli, ank. til Antwerpen 3. August. — Prinsesse Marie, Winther, afg. fra Hull 31. Juli til Iquique. — Sørine, Andersen, afg. fra Hamborg 1. Aug. til Bahia.



**H. A. Hansen, Thurø.**

Hertha, Hansen, ankom til King Lynn fra Riga, 2. August.  
— Vega, Rasmussen, ankom til Riga, fra Par 5. August. —  
Venus, Jensen, ankom til Abbeville fra Archangel, 1. August.

**Fanø, Sønderho.**

Zara, Pedersen, afgik fra Falmouth 6. Aug. til Kjoben-  
havn. — Ribe, Skov, afgik fra Falmouth 3. Aug. til Belfast. —  
Helene, Thøgersen, ankom til Ceara 3. Aug. — Killeena,  
Hansen, ankom til Hamburg 4. Aug. — Mary, Lydom, ankom  
til Kronstadt 6. Aug.

**Chr. Simoni, Aalborg.**

Kirstine, H. Ægdiussen, afgik fra Aalborg 2. Aug. til  
Riga. — Carl. Jens Andersen, ankom til Domsjø 3. August. —  
Caroline Smith, Ægdiussen, ankom til Kronstadt 29. Juli.  
— Flora, Larsen, ankom til Kotka 29. Juli.

**M. J. Ipsen, Rønne.**

Camtoos, Pedersen, afg. fra Rønne 27. Juli, ankom til  
Helsingfors 4. August.

**Den kongelige grønlandske Handel.**

Nordlyset, Georg, pass. Fau Hill 20. Juli fra Kjøbenhavn  
til Grønland. Alt vel.

**Fragtberetninger.**

D'Hrr. **Holm & Wonsild**, Kjøbenhavn og Lübeck, meddele  
os den 9. August:

For Dampere noteres:

St. Petersburg — London 1/—, Rotterdam 1 1/2 d.,  
Amsterdam eller Bremerhafen 1 1/2 d., Bremen By 1/3 d.,  
Antwerpen, Dunkirk eller Ghent 1/3 d., Rouen 1/6 d., Bristol-  
kanalen 1/6 à 1 7/2 d., Aberdeen 1/3 d. à 1 4/2 d., Shoreham  
eller Littlehampton 1 4/2 à 1/6 d., alt pr. 496 lbs. Hvedebasis;  
Stettin eller Lübeck 9 Rmk. pr. 2000 Kilos Rugbasis. Til  
god dansk Havn 12/13 Mk. pr. 2000 Kilos Oliiekager. 300  
Tons Rug til Aalborg 13 Mk. pr. 2000 Kilos.

Riga og Libau — Leith, Hull eller London 9 d. à  
10 1/2 d., Rotterdam 9 3/4 10 1/2 d., Antwerpen 10 1/2 d., Rouen  
1 1/2 d. special Ordre: London 3000 Havrequarter 1 1/2 d.,  
engelsk Kanal 1 4/2 d., Bristol Kanal 1 7/2 d. alt pr. 320 lbs.  
Havrebasis.

Danzig — Dänkirke 16 francs pr. 2000 Kilos Melasse,  
til Danmark 12 Mk. pr. 2500 Kilos Rugbasis.

Middlesbro — Aarhus 6'— pr. Ton Phosphate.

Antwerpen — Danmark 5,6 pr. Ton Phosphate

For Seilskibe noteres:

Syd-Finland — Østkyst-London 1/6 d., engelsk Kanal 1/9  
d., Vest-Sverige til Østkyst-London 1/6 d., London 1 7/2 d.,  
engelsk Kanal alt pr. 336 lbs. Havre. — Fra Nordfrankrig til  
Danmark 9 à 10 francs pr. Ton Oliiekager.

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

Siden vor forrige Uges Rapport er Fragtmarkedet overalt  
stille og der er ingen Bedring at berette i nogen Retning.

Der sluttedes blandt andet som følger:

For Dampskibe:

Fra Cardiff til Aarhus 4/3, St. Nazaire 5 francs, Caen  
4 4/2, Gibraltar 5/3, Las Palmas 5/9, Algier 7 1/2 francs, Salerno  
5,6, Valencia 8/6, Brindisi 4/9, Triest 5/6, Galatz 7/—, Donau  
7/—, Colombo 8'— à 10—, Bombay 8/—, Zanzibar 14,9,  
Shanghai 18/— à 20—.

Fra Newcastle til Horsens 4/3, Stettin 4/—, Riga 3/9,  
Malmø 4/—, Kronstadt 4/— for Kul og 6/— for Kokes. —  
Bilbao 3 1/2, Lissabon 5,6, Huelva 5/3, Palermo 5/—,  
Venedig 5/9.

Bilbao til Newport 3/10 1/2, Rotterdam 5/6, Tyne 4 7/2,  
Middlesbro 4 10 1/2.

Algier til Bristol Kanalen 7/—, Cartagena til Dunkirk 9  
francs.

Azoff til U. K.-Kontinentet 12/ à 12,6 August, 13/9  
September: Oktober, Amsterdam 11 3.

Poti til Newport 12/3, Odessa til Antwerpen 9/6, London  
9 6, Weser 10/, Nicolaieff til London 9,6.

Galveston eller New-Orleans til U. K.-Kontinentet 37,6 à  
40/, Danmark 40/.

Charlotte Harbour til U. K. 17/—, Tampa til Harburg  
18—, Fiume til Bordeaux 14 1/2 francs pr. Load Staves, Pensa-

cola til U. K. 101/3, Kontinent 103/9, Philadelphia til Dun-  
kirk 2 3/2 + 5 pCt. for Olie i Tønder.

St. John N. B. til Liverpool 37/6.

Gefle til London, wood pulp., 7/3 for vaad og 11/3 for tør.

Haparanda til Barcelona 300 Stds. à 67 1/2 Peset.

Calcutta til Dundee 27/6, Rishavn 30/—, Bombay 16/6,  
Java 32/6.

For Sejlskibe fra Cardiff til Buenos Ayres 11/9, Rio  
Janeiro 13/6, Java 11/6.

Swansea til San Francisco 11/6.

Leith til Rio Janeiro 12/9.

Jamaica til U. K.-Kontinentet 28/ à 29/, Belize 27/6 à 37/6,  
Monte Christi 40/—.

Salpeter fra Vestkysten 26/3. — New Zealand til London  
27/6, Rangoon til Rio Janeiro 30—.

Kul fra Newcastle N. S. W. til San Francisco 14/— direct  
Havn Vestkysten Syd-Amerika 12/3.

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

Udfragterne til Østersøen ere uforandrede siden min sidste  
Beretning.

For Middelhavs Pladserne ere Raterne dalede yderligere,  
og flere Befragtninger have fundet Sted til Rater under laveste  
Record. Der er sluttet:

Tyne, Blyth eller Wear til:

Kronstad 4/—; Pillau 4—, 1500 t.; Riga 3/9 1300; Neufahr-  
wasser 3/9; Swinemünde 3/8, 1600, 3,9, 1700; Stettin 4—;  
Lübeck 900, 4 1/2; Kiel 4—; Horsens 1050, 4/3; Nykjøbing F,  
600, 4 7/2, 1000 4 1/2; Korsør 4,6 550; Helsingborg 1250 4—;  
1300 3/9; Landskrona 3,9; Malmø 4/ 1700; Oxen 3/9; Stock-  
holm 3/9; Lissabon 5,6 Kul. 7/6 Gods; Sevilla, 8/, Kurs 48,  
Malaga 7/6, Kurs 48 d.; Carthagen 7,6, Kurs 48 d.; Barcelona  
7,9, Kurs 48 d.; Genua 4/9; Palermo 1750, 5—; Venedig 5,9;  
Port Said 5,3; Alexandria 4/3 og 4/6.

Grimsby og Hull til Kronstad 4 1/2; Kjøbenhavn 4/3;  
Malmø 4/— 1600, 4 1/2 1250.

Sortehavs Markedet er stille, og Raterne dalede lidt. Der  
bydes fra Odessa, Sulina etc. 10,6 c. 10/9 n. c. for August  
Lastning og 11/3 c. 11,6 for Septbr. Nicolaieff 1/— mere.

Azoff noterer 12/3 c. 12/6 prompt, 12/6 til 13/— for ult  
August, 13/6 for Septbr. Lastning.

Fra Donauen er liden Efterspørgsel, og 11/3 11,6 n. c. er alt,  
hvad for Tiden kan opnaas derfra for prompt Lastning.

Returnmarkedet fra Middelhavet vedbliver flovt. Der er  
sluttet:

Alexandria til Havre eller Rouen 2/3 d. Grain; til St. Nazaire  
2/, beans, 1/25 Septbr; til Antwerpen 1/10 1/2 Grain, August.  
Salonic til Rotterdam 9/— August. Sicilien til Antwerpen,  
beans, 12 francs, August. Smyrna til London, Hull eller Leith  
2120 t. d. V. £ 1150 én, £ 1275 to Havne. Bona til London,  
708 Netto Tons, £ 600, Gres og Erts. Algeria til Bristol Kanal  
8/6 en 9/— to Ladchavne, Byg, 8/25 August. Spanien til U.  
K. 840 t. d. V. £ 430. Frugt, August. Bilbao til Tyne 4 7/2,  
Middlesbro 4 10 1/2 + 5/—. Rotterdam 5/6, Newport 3/10 1/2.

Fra Østersøen er sluttet:

Kotka & Abo til Hull, 300 stds, 22/6, Kronstad til Hartlepool,  
470 stds, 19—, Hernøsand til London, 440 stds, 21/—, Søder-  
hamn til London 590 stds, 20/ D. B., Harparanda til Barcelona  
340 stds, 67.50 pesta. Oxeløund til Rotterdam 1500 t., 5/—.

D'Hrr. **Funch, Edye & Co.**, New York, meddele under 27.  
Juli:

Der har i den forløbne Uge ingen Bedring været i Fragt-  
markedet. De for Sukkerladninger fragtede Dampere, som  
skulle indtræffe her forinden Maanedens Udgang, begynde nu  
at indfinde sig, og det synes at volde endel Besværighed at faa  
dem expederede. Begæret efter vore Kornsorter er ringe, for  
yderligere Sukker-Dampere er Efterspørgslen fuldstændigt  
ophørt.

Livløsheden i Sejlskibs-Markedet vedvarer, men Tilbudet  
af Skibsrum er kun ringe, da der kun ankommer knapt med  
Skibe. Raterne ere derfor gennemgaaende faste, og for Pe-  
troleum til Østen endogsaa en lille Smule bedre.

**Efterretninger for Søfarende.**

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

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

**Limfjorden.** I August 1894 forandres Belysningen af  
*Fegge-Sand* saaledes:

Paa *Han-Næs* Højland anbringes c. 400 Alen SØ. for den

nuværende en hvid Lanterne, som lyser i SØ.-lig Retning. Holdte overet lede de NØ. om *Fegge-Røn*.

Ved *Mors* Færgebro anbringes to hvide Lanterner, som lyse i NØ.-lig Retning. Holdte overet lede de tæt NV. om *Fegge-Røn*.

Paa *Mors* Færgebro anbringes en hvid Lanterne.

Den røde og den grønne Lanterne, som vistest fra Baa-kerne paa *Fegge-Klit*, flyttes til Pæle i Nærheden. De lyse og lede i samme Retning som tidligere.

Lanternerne brændes kun, naar et af »Det Forenede Dampskibs-Selskabs« Skibe ventes.

Den røde Lanterne paa *Fegge-Røn* og den grønne Lanterne paa *Mors* Færgebro tændes ikke mere.

**Kattegat. Mariager-Fjord.** I Løbet af 1894 tændes paa *Als-Odde* et rødt, fast Fyr. Det lyser fra c. N. 10° V. gennem N., Ø., S. og V. til c. N. 80° V. Flammens Højde: 26 Fod. Synsviddens: 6 Kml. Linseapparat af 6te Orden. Fyret vises fra en 22 Fod høj Fyrpæl.

Beliggenhed: 56° 42' 22" N. Br. 10° 19' 47" Ø. Lgd.

Der er ikke Vagt ved Fyret.

**Sameø. Vestborg Fyrtaarn,** som hidtil har været rødt, vil om kort Tid blive malet hvidt.

**Odense-Fjord.** I *Odense-Fjord* ere følgende Forandringer i Afmærkningen foretagne:

1. Prikken ved *Flintholm-Hage* Ø.-Side har nu to Riskoste.
2. Prikken ved *Harehage* S.-Ende har nu to Riskoste.
3. Prikken ved *Trekanet-Middelgrund* NV.-Side har nu to Halmviske.
4. En Halmprík er i 13 Fod Vand udsat ved S.-Enden af *Store-Middelgrund*, som ligger midt i Farvandet, Ø. for *Hasseløre*.
5. Prikken ved *Hasseløre-Hage* SØ.-Ende har nu to Riskoste.

**Sundet.** Paa Pullen, som ligger omtrent midt imellem *Heen* NV.-Pynt og *Rungsted*, er fundet en mindste Dybde af kun 26 Fod.

**Hollænderdyb.** Vraget af den i *Hollænderdyb* sunkne Dampers »*Ecta*« er nu bortsprængt, saa at den mindste Dybde over Vraget er 30 Fod.

**Store-Bælt.** I Løbet af 1894 tændes paa *Franke-Klint* et hvidt, fast Fyr, der lyser fra c. S. 38° V. gennem V. og N. til N. 38° Ø. Flammens Højde: 50 Fod. Synsviddens: 9½ Kml. Linseapparat af 5te Orden. Fyret vises fra Gavlen af en 11 Fod høj, hvid Bygning.

Beliggenhed: 55° 9' 38" N. Br. 10° 56' 8" Ø. Lgd.

Der er ikke Vagt ved Fyret.

**Smaalands-Farvandet.** En 14 Fods Palle af ringe Udstrækning er funden mellem *Kirkegrund* og *Vene-Grunde*, hvor der i Kaartene er angivet c. 5 Fv., c. 4 Kbl. ØNØ. for Klokketønden paa *Kirkegrund*. 55° 6' 20" N. Br. 11° 23' 55" Ø. Lgd.

**Østersøen. Faxø Bugt.** I Løbet af 1894 tændes følgende Fyr ved *Faxø Bugt*:

1. Paa *Fadet* en Fyrgruppe, bestaaende af et Bagfyr og to Forfyr.

- a. Bagfyret er et hvidt, fast Fyr, der lyser med fuld Lysstyrke over c. 20°, fra c. N. 61° Ø. til c. N. 81° Ø. Lysvinklens Midtlinie falder midt imellem Forfyrene. Flammens Højde: 31 Fod. Synsviddens: 10 Kml. Lysevnen: 13 Kml. Spejlapparat af 5te Orden. Fyret vises fra en 24 Fod høj Fyrpæl.

Beliggenhed: 55° 10' 20" N. Br. 12° 6' 25" Ø. Lgd.

- b. Det N.-lige Forfyr er et grønt, fast Fyr, der lyser med fuld Lysstyrke over c. 16°. Lysvinklens Midtlinie er parallel med Midtlinien i Bagfyrets Lysvinkel. Flammens Højde: 17 Fod. Synsviddens: 8 Kml. Lysevnen: 11 Kml. Spejlapparat af 4de Orden. Fyret vises fra Gavlen af en brun, 16 Fod høj Træbygning paa Betonfundament, 425 Alen N. 65° Ø. fra Bagfyret.
- c. Det S.-lige Forfyr er et rødt, fast Fyr, der lyser med fuld Lysstyrke over c. 18°. Lysvinklens Midtlinie er parallel med Midtlinien i Bagfyrets Lysvinkel. Flammens Højde: 17 Fod. Synsviddens: 8 Kml. Lysevnen: 13 Kml. Spejlapparat af 5te Orden. Fyret vises fra en 15 Fod høj Fyrpæl, 386 Alen N. 78° Ø. fra Bagfyret.

Bagfyret overet med det grønne Forfyr angiver N.-Siden og Bagfyret overet med det røde Forfyr angiver S.-Siden af Løbet mellem Landgrunden ved *Faxe-Strand* og *Nordmandshage* i ikke under 18 Fod Vand.

2. Ved *Rone-Klint* en Fyrgruppe, bestaaende af et Bagfyr og to Forfyr.

- a. Bagfyret er et hvidt, fast Fyr, der lyser med fuld Lysstyrke over c. 20°, fra N. 6° V. til N. 14° Ø. Lysvinklens Midtlinie falder midt imellem Forfyrene.

Flammens Højde: 32 Fod. Synsviddens: 10 Kml. Lysevnen; 13 Kml. Spejlapparat af 5te Orden. Fyret vises fra en 24 Fod høj Fyrpæl.

Beliggenhed: 55° 7' 30" N. Br. 12° 7' 49" Ø. Lgd.

b. Det V.-lige Forfyr er et grønt, fast Fyr, der lyser med fuld Lysstyrke over c. 16°. Lysvinklens Midtlinie er parallel med Midtlinien i Bagfyrets Lysvinkel. Flammens Højde: 16 Fod. Synsviddens: 8 Kml. Lysevnen: 11 Kml. Spejlapparat af 4de Orden. Fyret vises fra Gavlen af en brun, 14 Fod høj Træbygning paa Betonfundament, 1078 Alen N. 1° Ø. fra Bagfyret.

c. Det Ø.-lige Forfyr er et rødt, fast Fyr, der lyser med fuld Lysstyrke over c. 18°. Lysvinklens Midtlinie er parallel med Midtlinien i Bagfyrets Lysvinkel. Flammens Højde: 16 Fod. Synsviddens: 8 Kml. Lysevnen: 13 Kml. Spejlapparat af 5te Orden. Fyret vises fra en 15 Fod høj Fyrpæl, 1077 Alen N. 7° Ø. fra Bagfyret.

Bagfyret overet med det grønne Forfyr angiver V.-Siden og Bagfyret overet med det røde Forfyr angiver Ø.-Siden af det rene Farvand mellem *Middelgrund* og *Nordmandshage* og ind i Ankerpladsen N. for *Hesteskoen*. Den V.-lige Fyr-linie fører ned mellem de fire første Prikker ved Indsejlingen til *Præsto*.

Der er ikke Vagt ved Fyrene.

### Østersøen, Sundet og Lille Belt.

**Sverig. Bottniske Bugt.** Ved *Söderhamn* er det V.-lige Fyrtaarn forhøjet 12 Fod. Flammens Højde: 45 Fod.

Ved N.-Siden af *Aby* Havn er udsat to røde Stager med Kost. 65° 1' 15" N. Br. 21° 23' 40" Ø. Lgd. og 65° 1' 7" N. Br. 21° 23' 0" Ø. Lgd.

Grunden *Gelen* strækker sig med 16 Fod Vand c. 3½ Kbl. i ØSØ. udenfor den sorte og hvide Vager, som derfor flyttes Ø. for Grunden. 65° 4' 54" N. Br. 21° 38' 5" Ø. Lgd.

**Tydskland. Pillau.** I Følge Indberetning fra det kgl. Generalkonsulat i *Königsberg* afholdes indtil den 15de September 1894 Skydeøvelser ved *Pillau* fra Kl. 8 til 12 Fm. Naar der skydes, hejses rødt Flag paa Fyrtaarnet, og det er da forbudt Skibe at løbe ind og ud.

### Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Norge. Porsangerfjord.** I Løbet af 1894 udsættes en Stage paa *Østre Tamsøgrund* i *Porsangerfjord*.

En 24 Fods Grund skal ligge tværs af *Indre Kjæs*, hvor Kaartet angiver rent Farvand.

**Tydskland. Weser.** Naar der ombord i Fyrskibet »*Weser*« findes *Jade* Lodser, er Lodslaget hejst paa Fyrskibets Stortop.

Fra den 6te til 20de August 1894 er Fyrskibet »*Bremen*« inddraget.

**Holland. Zuiderzee.** En Tjalk er sunken i 9 Fod Vand N. for *Schokland*, fra *Emmeloord* Fyr i N. 7° Ø. c. 2,400 Alen. Fra Vraget vises om Natten de sædvanligs Signaler. 52° 40' 23" N. Br. 5° 47' 0" Ø. Lgd.

I *Gaatje* har en 7 Fods Grund dannet sig omtrent i Kurslinien mellem Spidstønde Nr. 1 med Ballon og Stump-tønde Nr. 3 i *Wierbalg* henimod V.-Pynten af *Nieuwe Zeug*. Ved Grunden skal udlægges en rød og sort vandret sribet Vager G Nr. 1 a med Diamant.

**Haringvliet.** Den 1ste August 1894 forandres det hvide og røde Fyr paa *Hoornsche Hoofden*. Det viser hvidt Lys fra N. 67° V. gennem V. til S. 41° V., rødt Lys fra S. 41° V. til S. 3° Ø. og hvidt Lys fra S. 3° Ø. til S. 66° Ø. Det vises fra et lille rødt Fyrhus, hvis Plads er uforandret. Flammens Højde: 16 Fod. Synsviddens: 5 Kml. Linseapparat. Taagesignal gives med Klokke.

**Wester-Schelde.** I Begyndelsen af September 1894 begyndes Forandringen i Afmærkningen i *Wester-Schelde* efter det nye System. Sømærkernes Form og Topbetegnelse forandres først, medens Farven forandres tilsidst.

**England. Humber.** Fra den 25de Juli til 26de September vises af og til elektrisk Lys fra *Paull* Batteri paa *Humbers* Ø.-Kyst, c. 3 Kml. nedenfor *Hull*.

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

**Frankrig. Seine.** Et Vrag ligger sunket ved Indløbet til *Seine*, fra *La Hève* Fyr i S. 2° Ø. 4,6 Kml. Ved Højvande er det helt under Vandet. 49° 26' 5" N. Br. 0° 4' 23" Ø. Lgd.

**Baie de Saint-Brieuc.** Vraget af Dampers »*Ville de Saint-Brieuc*«, der laa sunket ved *Bec de Vir* er borttaget.

**Barfleur.** En rød Spirtønde er udlagt ved Klippen *La Grotte*. 49° 41' 47" N. Br. 1° 14' 50" V. Lgd.

**Paimpol.** Den 15de August 1894 tændes Fyret paa Klippen *Ost-Pic*, ved Ø. Enden af *Mets de Goelo*. Forsøg med Fyret kunne foretages før Tændingen.

Samtidig forandres *Ports-Don* Fyr til et fast Fyr.

**England. Dungeness.** Dampere »*Castor*« ligger sunket 8 Kml. N. 49° Ø. fra *Dungeness* Fyr. Masterne ere over Vandet. Vraget er afmærket med et Vragfyrsbib. 51° 0' 0" N. Br. 1° 8' 30" Ø. Lgd.

**Skotlands V.-Kyst. Loch Hour.** Jernbaaken med Ballon, som stod paa *Skeir Ulibhe*, er forsvunden. 57° 8' 15" N. Br. 5° 40' 30" V. Lgd.

### Nordlige Atlanterhav.

**Frankrig. Hourtin.** Den 18 Juli 1894 ere de to hvide, faste Fyr ved *Hourtin* slukkede, og et midlertidigt hvidt Blinkfy, som hver 5 Sekunder viser Et-Blink, er tændt paa det S.-lige Fyrtaarns Galleri.

**Morbihan.** En rød Spirtønde med Kegle paa Toppen er udlagt ved V. Enden af Grunden *Logoden*. 47° 36' 43" N. Br. 2° 49' 57" V. Lgd.

**Portugal V.-Kyst. Minho.** Paa Ø.-Siden af Fort *Insua de Caminha* er tændt et lille, hvidt, fast Fyr til Brug for Fiskerfartøjerne. Det lyser fra N. 16° Ø til N. 83° Ø. Synsviddens: 5 Kml.

**Canada. St. Lawrence-Bugt.** Den sorte Stumtønde ved Grunden udfør *Lourde Point* er inddragen.

**Prince Edwards Island SV.-Kyst.** Ved *Crapaud Harbor* ere tre Ledefyr tændte tæt ved de tidligere Ledefyr:

1. Et rødt, fast Fyr paa S.-Siden af *Paul Bluff*, ved Fjærdens V.-Side. Flammens Højde: 28 Fod. Synsviddens: 3 Kml. Det vises fra en Pæl med en Trekant paa Toppen, ved et hvidt Fyrhus. 46° 12, 28" N. Br. 63° 29' 42" V. Lgd.
2. Et rødt, fast Fyr paa *Wright's Head*, 1/3 Kml. N. 64° V. fra Nr. 1. Flammens Højde: 48 Fod. Synsviddens: 3 Kml. Det vises fra en Træpæl.
3. Et rødt, fast Fyr paa *Palmer's Wharf*. Flammens Højde: 10 Fod. Synsviddens: 2 Kml.

For Indgaende holdes de to hvide Ledefyr, *Leard's Range*, overet i N. 22° V., indtil Nr. 1 og 2, *Wright's Range*, komme overet i N. 64° V. Disse holdes derpaa overet, indtil Nr. 3 kommer overet med det yderste hvide Ledefyr i N., hvorefter disse holdes overet gennem den gravede Rende. Er man ikke lokalt kendt, bør man om Natten ankre udenfor Renden.

### Forenede Stater i Nord-Amerika. Mount Desert Island. Maine.

En rød 34 Fod høj Jernstage med Ballon er anbragt paa *Gilpatrick Ledge*, fra *Bear Island* Fyr i N. 84° V., 7/8 Kml. og fra Stagen paa *Bunker Ledge* i N. 5° V.

**Isles of Shoals.** *White Island Ledge* rød og sort vandret stribede Klokketønde ligger 700 Alen S. for Grunden, fra *Isles of Shoals Fyr* i S. 20° V. og fra Stagen paa *Anderson Ledge* i S. 86° V.

**Massachusetts.** *Shirley Gut* er igen aabnet. Den sorte Spirtønde Nr. 1, *North Point of Deer Island*, er igen udlagt. Den ligger i 9 Fod Vand, fra *Winthrop Head* Yderende i S. 2° V. og fra *Great Faun Bear* Baake i N. 80° V.

**New Jersey.** Fyrskibet »*Five Faithom Bank Northeast End*« er midlertidig omhyttet med en rød Fløjtetønde.

**Maryland.** Den 4de August 1894 ombyttes Fyrskibet »*Fenwick Island Shoal*« midlertidig med en rød Klokketønde og en rød Fløjtetønde.

### Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**Frankrig. Cap Bénat.** I Løbet af 1894 forandres *Cap Bénat* røde, faste Fyr til et rødt Blinkfy, som hver 5 Sekunder viser Et-Blink. Det skal lyse fra N. 39° Ø. gennem Ø. S. og

V. til N. 85° V. Flammens Højde: 193 Fod. Synsviddens: 18 Kml. Fyret vises fra et 40 Fod højt Taarn, som staar tæt ved det gamle Fyrtaarn.

Nærmere Meddelelse senere.

**Toulon.** Fyrskibet »*Banc de l'Anc*« er inddraget og en Spidstønde udlagt paa Station.

**Italien. Spezia.** En rød Fortøjtønde er i 19 Fod Vand udlagt c. 2 Kbl. N. 62° Ø. fra Molehovedet ved Koffardihavnen i *Spezia*.

**Korsika. Porto-Vecchio.** En rød Baake med Kegle, 8 Fod høj over Højvande, er opført c. 100 Alen NV. for den lille Ø *Ficaja*. 41° 35' 23" N. Br. 9° 17' 11" Ø. Lgd.

**Østerrig-Ungarn. Arbe.** Paa Grunden *Fracagno* er anbragt en 22 Fod høj Jernstage med hvid Ballon paa Toppen.

**Tyrkiet. Det Sorte Hav.** Baakerne paa begge Sider af *Bosporus* Indløb, langs *det Sorte Hav*s Kyst mod Ø. til *Kilia* Pynt og mod V. til *Kara Burnu*, mangle.

### Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

**Forenede Stater i Nordamerika. Mississippi.** To røde Spidstønder, mærkede B.G., ere udlagte ved S.-Kant af Løbet *Ship Island* Ankerplads for at almærke Grænsen for Ballastpladsen.

Den V.-lige Tønde ligger i 22 Fod Vand, fra *Ship Island* Fyr i N. 74° Ø. og fra *Chandeleur* gamle Fyrtaarn i N. 18° V.

Den Ø.-lige Tønde ligger i 21 Fod Vand, fra *Ship Island* Fyr i N. 77° Ø. og fra *Chandeleur* gamle Fyrtaarn i N. 13° V.

**Louisiana.** Omtrent den 15de August 1894 ombyttes Fyrskibet »*Trinity Shoal*« midlertidig med en rød Klokketønde. 29° 15' N. Br. 92° 10' V. Lgd.

**Mexiko-Bugt. Triangles S.** SV. for det SØ.-lige *Triangle Reef* ligger i 14 à 30 Fv. en c. 1 1/2 Kml. stor Grund med en mindste Dybde af 6 Fv. 20° 50' 30" N. Br. 92° 19' 20" V. Lgd.

### Karantænebestemmelser m. m.

**Danmark.** — Bestemmelserne i 2det Afsnit I. om Lov om Foranstaltninger mod smitsomme Sygdommes Indførelse i Riget af 2den Juli 1890 ere satte i Virksomhed overfor Skibe fra Guvernementerne *Estland* og *Lifland*.

**Færøerne.** — Bestemmelserne i Lov af 8de Januar 1872 og Bekendtgørelse af 16de Oktober 1879 om Foranstaltninger til at forhindre Koleras Indbringelse til *Færøerne* m. m. ere satte i Kraft med Hensyn til Skibe, som ankomme fra *Vestpreussen*.

**Sverig.** — *Åbo* og *Bjørneborg* Lehn med *Åland*, samt *Nylands* Lehn i *Finland* ere erklærede for kolerafri.

**Rusland. Libau.** — Ankommende Skibe skulle være forsynede med Sundhedspas.

**Belgien.** — *Dredsnar* Konventionens Afsnit VIII. bliver bragt i Anvendelse paa Varer, som ankomme fra *russiske* Havne ved *Østersøen*.

**Portugal.** — Havnene i Departementerne *Finisterre*, *Morbihan* og *Côtes du Nord* ere erklærede for kolerafri.

*Marseille* er erklæret for kolerasmittet.

**Spanien.** — *Marseille* og 85 Kml. Omkreds er erklæret for kolerasmittet. Skibe fra Bugten ved *Douarnenez* og 85 Kml. Omkreds tilstaa fri Praktika.

**Tyrkiet.** — Karantænen for Rejsende fra *Adrianopel* er forhøjet til 10 Dage.

Passagererskibe fra Havne mellem *Alexandrette* og *Marmoritza* underkastes 5 Dages Karantæne i *Clazomenes* eller *Beirut*, ogsaa Passagererskibe fra Havnene mellem *Enos* og *Maronia* 1 Dags Observation og Desinfektion i *Clazomenes*.

Karantænen for Skibe fra Havne mellem *Falsa* og *Sinope* er nedsat til en Dag. Passagererskibe fra *russiske* Havne mellem den *rumænske* Grænse og *Kertch* underkastes 1 Dags Karantæne og Passagerernes Effekter desinficeres.

### ABONNEMENTSPRISEN

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

Abonnement modtages St. Annæ Plads 13, St. 11-3 og Holsteinsgade 9, Ø., hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges hos „Adam“, Højbroplads og Tivoli, „Lynet“, Bredgade, hos Avissælgere i Havnen og flere Steder.

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

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

### AVERTISSEMENTS PRIS:

Første Side pr. Petitlinie à 45 mm Bredde 25 Øre, udenlandske 35 Øre  
De øvrige Sider — — — — — 20 — do. 25 —

Moderation for 5 Gange 10 Gange 25 Gange

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

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

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER FREDAG.

Nr. 47.

Kjøbenhavn, Fredag den 17. August 1894.

1. Aarg.

INDHOLD: Foreningen til Søfartens Fremme. — Om Bjergningsarbejder. — Kapsejladsen ved Frederikshavn. — Fra Sø og Land. — Havarier og Forlis. — Skibsefterretninger. — Fragtberetninger. — Efterretninger for Søfarende.

## AXEL E. AAMODT.

18, Kongens Nytorv 18.

Grundlagt 1857. Telefon 106.

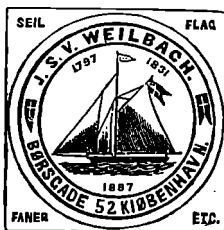
Lager af Papir & Konvolutter  
fra danske og fremmede  
Fabrikker.

Telefon 1268.  
Telegr.-Adr. Nilsson 167.

## Carl Nilsson,

Amaliegade 37,  
Kjøbenhavn K.

Lager af Olier og Maskin-Artikler.  
Leverandør  
til de fleste danske Damp-  
skibsselskaber.



isolering (Kieselguhr, Filt m. m.)  
paa Kjæder, Dampvær m. m.

Fra Aktiebolaget Bofors & Gullspång i Sverrig leverer jeg  
paa Bestilling større og mindre Gjenstande i

## støbt Staal, saasom:

Skibstævne,  
Skibsskruer,  
Roerrammer,

Stempler,  
Krumtappe,  
Ambolte,

Tandhjul,  
Ankere,  
etc. etc

Støbt Staal fra Bofors-Gullspång er smeddeligt samt i Styrke  
og Sejghed fuldt jævnlørligt med det bedste smeddede Staal  
af tilsvarende Haardhedsgrad.

Kjøbenhavn.

Jørgen Jensens Efterflg.

## Patent

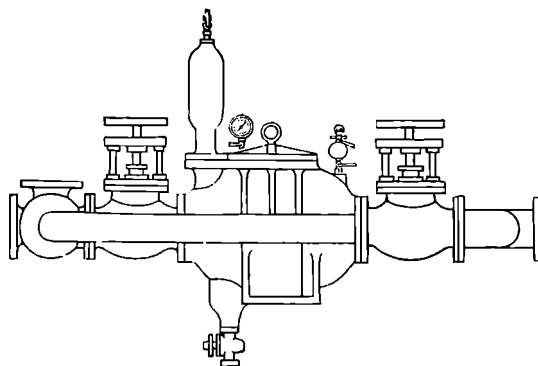
## Universal Slippeapparatet,

der er omtalt i Søfartstidende Nr. 40, anbefales til Anbringelse  
i Skibsbaade. Bestillinger modtages af Opfinderen og Inde-  
haver af Patentet

Jul. Christensen — Hjertensfrydsgade 12 — Kjøbenhavn. K.

## Edmiston's Fødevands-Filter.

Filter for Landkjæder.



FRED. STIELTJES & Co.,  
Bredgade 43, Kjøbenhavn.

Skibs-Filter.

## The Lady pack.

Indpakkingspapir  
i smaa Ruller.

Pr Rulle 20 Ø.

Uuundværligt i ethvert Hjem,  
Skib & Kontor.

Passer til alt.

S. Friedlænder,  
Ved Stranden 14.

Ankere & Kjæder,  
Tougværk og alle  
Skibs-Inventarier  
anbefales fra Lager.

John Forbæch,  
St. Annæ Plads 19 & 21.

## C. M. Fønnesbech, Specialforretning i The.

Fine, kraftige Kvaliteter;  
Udsalg: Østergade 10. Kjøbenhavn.

## Cacaopulver,

Kæks, Biscuits, Chocolate,  
Confekt.

Brødr. Tychsens Fabrikslager,  
Lille Kannikestræde 3, Kjøbenhavn K.

## Carbolineum. Creosotolie.

Oskar Borch,  
Gøthersgade 158.

## Dækskoste

Dækskoste, 13 Rækker halvstive Piasava	6 Kr.	pr. Dusin.
do, 13 do, fint Piasava ud- mærkede Koste til Spulning af Dækket	7 „	„
Tjærekoste, rene Børster	7 „	50 „
Levanger	7 „	„
Kosteskaffer	1 „	„

Alle Sorter Malerpensler anbefales. Ethvert Rederi samt  
Damp- og Sejlskibsførere vil se deres Fordel ved at købe  
deres Forbrug af Børstenbinderarbejde direkte hos mig, da jeg  
fabrikerer det selv. Ingen Specialiteter; som Fagmand udfører  
jeg alt til Faget henhørende. Telefon Nr. 2625.

## HANS PREHN,

Børstenbinder.

Fabrik for Dæks- og Gadekoste.  
Vesterbrogade 46.

## H. C. Petersen & Co.,

Udstillingsbygningen, Kjøbenhavn V.

Ludwigsbergs Donkey Pumper,

Pulsometre, Centrifugalpumper,

samt alle Sorter Pumper og Sprøjter  
i bedste Konstruktioner  
til billige Priser.

## Engelberts originale Olie,

bedste Cylinder-Olie,

leveres til nedsat Pris.

Mod Efterligninger advares.

# Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri,

Helsingør,

paatager sig Bygning og Reparationer af Jern- og Staal-, Damp- og Sejlskibe. Dampmaskiner, Kjædler samt Maskinarbejde af enhver Art. — **Tørdok**, 320 engelske Fods Længde i Bunden, samt **Patentslip** for Skibe af indtil 750 Tons Egenvægt.

## „Dansk Søfartstidende“

begyndte den 1. Juli et nyt Kvartal. Bladet bringer Artikler om alle i Forbindelse med Skibsfarten og Fiskeriet staaende Forhold og følger alle Bevægelser paa Søfartens Omraade her hjemme og i Udlandet; det bringer ugentlige Beretninger om Fragtforholdene gennem Meddelelser fra London, Liverpool, Newcastle o/ Tyne, Lübeck, New-York og Kjøbenhavn; det indeholder Søkortarkivets „Efterretninger for Søfarende“.

„Dansk Søfartstidende“ bringer en ugentlig Oversigt over danske Skibes Bevægelser, støttet paa Meddelelser fra de fleste danske Damp- og Sejlskibs-Rederier; endvidere udførlige Meddelelser om Nybygninger, Havarier, Forlis. Det bringer Beretninger om Forhyringsforholdene, maanedlige Meddelelser om Fiskeeksporten og Fiskehandelen, Oversigt over de meteorologiske Forhold m. m. m.

„Dansk Søfartstidende“, Organ for Søfarten og Fiskeriet, fremtræder tillige som Efterretningsorgan for Skibsfarten og bringer gennem sine talrige Forbindelser i Ind- og Udland udførlige og paalidelige Meddelelser om alle Søfartsforhold.

Abonnement for Juli Kvartal 1894 à 1 Kr. 50 Øre foruden Postpønge, tegnes paa alle kgl. Postkontorer og Brevsamlingssteder, i alm. dansk Skibsførerforenings Kontor, St. Annæ Plads 13, K, fra 11—3, i Redaktionen, Holsteinsgade 9, Ø, og hos Fuldmægtig Westrup i det forenede Dampskibsselskabs Skibsinspektion. Dansk Søfartstidende egner sig fortrinligt til Annoncer, der ønskes udbredte i alle Søfartskredse i Ind- og Udland.

Annoncer modtages ovennævnte tre Steder og i Triers Bogtrykkeri, Bredgade 32, K.

## Staaltraadstovværk

i alle Kvaliteter og Konstruktioner for Transmissioner, Hejseværker, Kraner, Tovbaner etc.

Galvaniseret Jern- og Staaltraadstovværk, Galvaniserede Staaltraads Trosser og Kabler samt Liner til Skibsbrug, Lynafledertovværk af Jern og Kobber, Staaltraadsliner til elektriske Buelamper, Transmissions-Tov af Hamp, Manila og Bomuld, Transmissions Tov- og Snoreskiver, Patent-Laase og Patent-Smørelse for Staaltraadstovværk etc. leveres fra

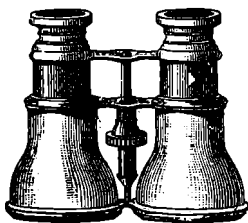
**KABELFABRIK, LANDSBERG a/W.**

ved Repræsentanten for Danmark

**WM. GOTTSCHALCH**

Niels Juelsgade Nr. 1,

Kjøbenhavn K



**H. E. Holst's**

Efterfølger,

**Hans Liisberg,**

Uhr- og 408

Instrumentmager.

## Galle & Jessens

oljefri, rene Poudre

## Cacao uden Sukker

kan særlig anbefales

til Skibsbrug.

## Carbolineum, Creosotolie

leveres billigt.

V. Boye & Watt, Fiolstræde 2, K.

## Aut. Forhyringsagenter,

Kjøbenhavn.

F. Jepsen, Toldbodgade 2.

W. H. Wulff, Toldbodg. 15.

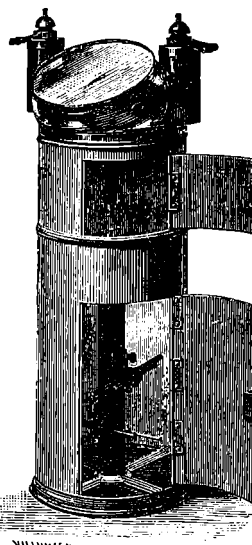
## Ny Carlsberg Øl

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

Bryggeriets Aftapningsanstalt: Pileallé 5.

Depot: Toldbodgade 14.

## Cornelius Knudsens Etabl.,



37. Kjøbmagergade Kjøbenhavn.

Patent Multiplikator, Kompasser,

Sprit- og Baadskompasser,

Patent Tidsglas. Saltmaalere.

Sextanter og Oktanter.

Kaptejn Rungs

Universal-Bathometer.

Logge og Loddemaskiner.

Dybhavsthermometre med Vendeapparat.

Barometre, Thermometre, Manometre.

Indicatorer. Tegnebestikker.

Paralellinealer.

Marinekikkerter.

Complette Dykkerdragter

Premierløjtnant Clausens

Patent Universal Deflektor.

Reparationer udføres med Omhu.

## Foreningen til Søfartens Fremme

har, som vi alt kortelig have meddelt, fejret sin 50-aarige Bestaaen ved Udgivelsen af et Festskrift, i hvilket gives et historisk Tilbageblik over Foreningens Virksomhed fra dens Oprettelse den 1ste August 1844 indtil nu. Dette Skrift, der er udarbejdet af Foreningens Bestyrelse ved Assistent Ludvig Petersen, giver et overordentlig interessant Billede af Foreningens mangesidige Virksomhed i det forløbne Tidsrum; det er lykkedes ikke alene at fremstille med megen Klarhed og Overskuelighed de forskellige Afsnit af Foreningens Historie og de talrige Spørgsmaal af Betydning for vor Søfart, med hvilke den har beskæftiget sig, men ogsaa at give denne Fremstilling en tiltalende Form, saa at man som Regel følger Udviklingen med Interesse. Som rimeligt er, indledes Afhandlingen med en Levnedsskildring af Foreningens Stifter, Kontreadmiral Michael Bille, en dygtig Søofficer, der lige fra sin tidlige Ungdom nærede levende Interesse for nautiske Studier. Efter med megen Hæder at have deltaget i Krigene i Aarhundredets Begyndelse, tog han i 1815 sin Afsked og tiltraadte det nyoprettede Embede som Lodsinspektør i Helsingør. I denne Stilling virkede han med megen Iver for Udbredelsen af nautiske Kundskaber, indtil han i 1819, efter den preussiske Regerings Opfordring, som Navigationsdirektør overtog Ledelsen af de 5 preussiske Navigationsskoler; her virkede han i 18 Aar, og da han derefter vendte tilbage til Fædrelandet, viede han Resten af sit Liv til et udholdende og uegenyttigt Arbejde for Søværnets Interesser. Han afsluttede denne Virksomhed med at stifte Foreningen til Søfartens Fremme; paa dens konstituerende Generalforsamling holdt han en varmt følt lille Tale, der er betegnende for hans hele Opfattelse af den vordende Forenings Virksomhed og Formaal; dens Opgaver vare for ham i høj Grad nationale, og han tænkte sig at samle Folk af alle Stænder om sit Foretagende; derfor anlagde han Foreningen paa en bred Basis; han tænkte sig den som et virkeligt Organ for alle Søfartens forskellige Grene.

Foreningen blev stiftet i det samme gamle Sted, hvor den nu paany har fundet sit Hjem — i den nuværende Skipperforenings Ejendom i Holmens Kanal. Den havde paa sit Program opstillet et anseligt Antal Punkter, men da dens Midler ikke vare store, var det naturligt, at dens Virksomhed hurtigt maatte koncentrere sig om enkelte Opgaver, og som en af de vigtigste af disse forelaa en forbedret Undervisning for unge Sømand. Foreningen optog da straks Arbejdet for denne vigtige Sag, og igennem det halve Aarhundrede, i hvilket den nu har levet, har den stedse helliget sine bedste Kræfter og sine største Midler til dens Fremme. Det vilde føre os for vidt, om vi her vilde gøre Rede for Foreningens Arbejde paa dette Omraade igennem de mange Aar, lige fra Aftenundervisningen og Foredragene i 1844 og til Oprettelsen af Navigationsskolen i Kjøbenhavn og senere dennes Ledelse af en selvstændig Forstander; vi maa indskrænke os til at fremdrage den overordentlige Betydning, som denne Skole har havt for Navigationsundervisningen i hele Landet. Foreningen har nemlig stedse ledet denne Skole uden at tænke paa pekuniær Vinding; det har været dens Plan at gøre den til en virkelig Mønsterskole, og den har i den Hensigt

altid benyttet de bedste Lærerkrafter til den og iovrig tilstræbt, at den i alle Retninger virkede under de bedste Betingelser, der kunde tilvejebringes. Fra Skolen er da ogsaa udgaaet en Stab af dygtige Lærere, der gennem deres Virksomhed ved Landets øvrige Navigationsskoler have spredt god nautisk Kundskab ud i vide Kredse. Imidlertid har Skolen maattet kæmpe med alvorlige økonomiske Vanskeligheder; den Konkurrence, den selv har skabt sig ved at uddanne fortrinlige Lærerkrafter, har i ikke ringe Grad trykket den, og det ses endogsaa, at man i Slutningen af Firserne har tænkt sig Muligheden af ganske at ophøre med Driften af Skolen og søge andre Virkefelter. Det er imidlertid forstaaeligt, at man ikke indlod sig paa dette Brud med en af Foreningens bedste Traditioner, saa meget mere som man den Gang turde regne med Muligheden af, at Navigationsundervisningen snart vilde blive henlagt under en Statsskole.

Man faar ved Gennemlæsningen af den foreliggende Afhandling et stærkt Indtryk af, i hvor høj en Grad Navigationsundervisningens Forbedring har lagt Beslag paa Foreningens Tid og Kræfter, og man siger næppe for meget, naar man betegner denne Opgave som saa væsentlig for Foreningen, at alle andre ere traadte i Skygge for den. Imidlertid er det øjensynligt, at Foreningens Stiftere og Ledere igennem de første Aar af dens Tilværelse derfor ikke tabte dens øvrige Opgaver af Syne, og at man stadig fastholdt Tanken om at skaffe den Tilslutning hos det store Publikum. Særlig Admiral Bille udfoldede i denne Retning en energisk Agitation; han udarbejdede saaledes et Skrift, der blev omdelt til alle i Søfarten interesserede Personer, og som har Titlen Er det værd at foreene sig til at virke for Søværnet; det er stærkt agitatorisk anlagt og paapeger Nødvendigheden af, at Foreningen vinder større Tilgang af Medlemmer. Det forfejlede heller ikke sin Hensigt, idet der til Foreningen indløb betydelige Pengegaver og Antallet af ordinære Medlemmer steg godt, saaledes at Foreningen ved Udgangen af Aaret 1844 talte 266 Medlemmer. Bestyrelsen udvidede nu ogsaa paa forskellig Maade sin Virksomhed; den udsatte Præmier for Besvarelsen af forskellige Prisopgaver, den udgav i nogle Aar en nautisk Almanak og søgte at skaffe unge Sømand god praktisk Undervisning. Af andre Foretagender i dette Tidsrum skulle vi nævne Anskaffelsen af en Redningsbaad til Jyllands Vestkyst, Understøttelse til uformuende Sømand, der vilde tage Styrmandseksamen, Anskaffelse af Kronometre, Loddebojer og nautiske Instrumenter, som udlaaentes til Skibsførerne, og Udgivelsen af forskellige nyttige Haandbøger. Endelig rettede allerede den Gang, ligesom nu, Regeringen jevnligt Henvendelser til Bestyrelsen, for at æske dens Mening om Sager, der vedkom Søfarten; saaledes foreligger der en Betænkning om et af Indenrigsministeriet paatænkt Lovforslag om Adgangen til at fare med private Skibe. Ved Udgangen af denne Periode af Foreningens Liv (i 1852) havde den en Aarsindtægt af c. 2,500 Rbd. og talte over 700 Bidragydere. Dens Stifter, Admiral Bille, var allerede den 27de Marts 1845 afgaaet ved Døden; i 1850 overtog Kaptajn i Søetaten, Baron Dirckinck-Holmfeld, der endnu lever her i Byen, Formandsposten, som han beklædte til 1ste Maj 1855.

I Tidsrummet 1853—1884 koncentreredes Virksomheden væsentlig om Navigationsundervisningens Forbedring. Kjøbenhavns udvidede Navigationsskole begyndte sin Virksomhed i 1853; i 1855 gjordes, efter Initiativ af Navigationsdirektør G. Tuxen, et Forsøg paa at gennemføre en Plan, hvorefter Foreningen skulde virke ved at drive et Aktierederi; det blev imidlertid ved Forsøget, idet Tanken ikke fandt fornøden Tilslutning. Hovedbegivenheden i dette Tidsrum var, at Foreningen fik sit eget Hjem; den 2den Juli 1864 nedlagde Hs. Maj. Kongen Grundstenen til Bygningen paa Gammelholm, der i mange Aar skulde huse Foreningen og Skolen; den indviedes den 1ste September 1865. — Bestyrelsen virkede dog ogsaa paa andre Omraader. Den foranstaltede saaledes i 1858 en Kapsejlads for Fiskeri-, Lods- og Færgefartøjer; den udtalte sig for Indenrigsministeriet om Indførelsen af et internationalt Signalsystem til Brug ved Rednings- og Kyststationer, om Telegrafledninger fra Frederikshavn til Skagen og fra Thisted til Hanstholm samt om forskellige Spørgsmaal vedrørende Navigationsundervisningens Forbedring, om Disciplin i Handelsskibe og Mandskabets Forplejning m. m.; den lod afholde Foredrag i Handelsvidenskab, Søret, Assurance, Havari, Bodmeri o. s. v. samt instruktive Foredrag over mere almeninteressante Æmner; af Foredragsholderne nævne vi Premierløjtnant J. C. Tuxen, Løjtnant N. Ravn (nu Marineminister), C. F. Grove, der senere blev Fyringeniør, Professor Holten og Inspektør Schwartz. Endelig maa nævnes, at den foranledigede Oprettelse af Tidssignalet paa Nikolaj Taarn. Iøvrigt udvikledes i dette Tidsrum den nære Forbindelse, der stedse har været mellem Indenrigsministeriet og Foreningen, idet denne mere og mere blev en Art søkyndig Konsulent for hint; den fik her igennem Lejlighed til at udtale sig om et stort Antal betydningsfulde Søfarts-Spørgsmaal; vi nævne det om Handelskibes Forsyning med den internationale Signal-Codex, om Tilsyn med den direkte Befordring af Udvandrere samt om Indførelse af en Styrmandseksamen og Oprettelse af en Navigationsskole paa Island. I 1872 optog den paany til Behandling Spørgsmaalet om at skaffe Dreng, der vilde til Søs, den fornødne praktiske Uddannelse; et Lovforslag herom blev indbragt i Rigsdagen i Samlingen 1875/76, men ikke gennemført; Tanken blev først til Virkelighed, da Stiftelsen »Georg Stages Minde« oprettedes i 1881 ved privat Initiativ. I 1880 afholdt Foreningen et Møde for at drøfte det opsigtvækkende Lovforslag om Forholdsregler imod Brugen af usødygtige Skibe; det endte med Vedtagelsen af en Resolution, der udtaler sig imod Forslaget, der jo, som bekendt, heller ikke blev til Lov. — I 1883—84 mistede Foreningen to af sine fremragende Medlemmer, idet Kommandør J. C. Tuxen, der i 22 Aar havde været dens Formand, og Etatsraad Melchior, der indtil sin Død var dens Kasserer, afgik ved Døden. Ved Udgangen af 1884 træder Foreningen ind i en ny historisk Periode, idet den smæltedes sammen med den af Kaptajn Jacob Holm stiftede »Nautisk Forening«. Den følgende Tid karakteriseres navnlig ved Afholdelsen af talrige Foredrag med Diskussioner; et af disse er der, paa Grund af dets vidt rækkende Følger, særlig Grund til at fremhæve; det holdtes af Kaptajn Jacob Holm om Spørgsmaalet: kunne de Fordringer, der af Staten stilles for at give Adgang til at fare som Styrmand eller føre Skib, siges at yde en betryggende Garanti

for Vedkommendes Dygtighed; Diskussionen herom strakte sig gennem 4 Moder og endte med Indsendelsen af et Andragende til Regeringen om at Staten skulde overtage Navigationsundervisningen, om længere Søfart som Betingelse for at kunne fare som Styrmand eller Skibsfører, om en Reform af Styrmandseksamen og af de gældende Søneringslove. Dette foranledigede Nedsættelsen af en Kommission, der afgav Betænkning den 28de Marts 1889; denne har dannet Grændlaget for de senere emanerede, nu gældende Love om Søneringen samt om Styrmands- og Maskinisteksaminerne; derimod er det endnu ikke lykkedes at faa oprettet en Stats-Navigationsskole. — Af andre Begivenheder af Interesse i dette Tidsrum fremhæve vi de her i Byen, ved Navigationsskoleforstander Tuxens Initiativ, afholdte Redningsøvelser med Raketapparat, Afholdelsen af det 2det nordiske Søfartsmøde og endelig Salget af Ejendommen i Havnegade, hvorefter Foreningen flyttede hen i sin gamle Bolig i Holmens Kanal. Den 10de Maj 1879 var daværende Kaptajn i Flaaden, nu Kommandør N. J. Jespersen bleven valgt til Foreningens Formand, en Stilling, han endnu beklæder.

Det er en Selvfølge, at vi i ovenstaaende Linier kun have kunnet give et løst Omrids af Foreningens Historie i de forløbne 50 Aar, som den nu gennem Bestyrelsens Beretning foreligger for os. Vi haabe dog, at vi have hibragt vore Læsere Forestillingen om, at Foreningen har udrettet et saare stort og nyttigt Arbejde og at den navnlig kan tilskrive sig en fremtrædende Del af Æren for Navigationsundervisningens Udvikling her i Landet. Inden vi slutte, maa vi imidlertid med nogle Ord dvæle ved Foreningens Stilling, som den er i Øjeblikket, og det foreliggende Skrift bekræfter da, hvad man vidste i Forvejen, nemlig at Foreningen er i en stadig Tilbagegang; de gamle Medlemmer afgaa efterhaanden ved Døden, og der indtræder kun meget faa nye; navnlig synes Provinsbeboernes tidligere Interesse for Foreningen ganske at være døet hen. Bestyrelsen hengiver sig imidlertid til det Haab, at det nu udkomne historiske Tilbageblik, »i vide Kredse maa aabne de paagældende Samfundsklassers Øjne for, at der arbejdes for et stort og smukt Maal, men tillige for et Maal, der kun kan fremmes med Kraft, naar mange slutte sig sammen i fælles og enig Stræben«.

Vi ville oprigtigt ønske, at dette Bestyrelsens Haab ikke maa blive gjort til Skamme, men vi nære ganske vist en stærk Tvivl om, at den foreliggende Beretning vil have saa store Virkninger. Thi det Forhold, der har bevirket Tilbagegangen, kræver, tro vi, andre og skarpere Midler for at blive rettet. Bestyrelsen har selv en Følelse af, hvor det er Skoen trykker, i det den udtaler, at Foreningen »kun i meget ringe Grad har staaet i Rapport til Offentligheden,« og vi tvivle ikke om, at dette Forhold er den væsentligste, maaske den eneste, Aarsag til Tilbagegangen. Og denne er tilvisse ikke ringe, naar man betænker, at Foreningen i sine Velmagtsdage talte c. 700 Medlemmer, medens den nu tæller c. 240. Men det forekommer os, at det foreliggende Skrift paatvinger Læseren den Opfattelse, at denne Tilbagegang ledsages af og begrundes i en aftagende Interesse hos Foreningen for det offentlige Liv. Hvor skarp er f. Eks. ikke Modsætningen mellem Foreningens Barndom, da den gamle Admiral Bille med Liv og Sjæl arbejdede for at vække den store Offentligheds Interesse for Foreningen, da han holdt Foredrag, skrev

Piecer, løb fra Herodes til Pilatus, alt for at vinde det store Publikum for sine Planer — og saa nu, da Foreningen fører en fornem tilbagetrukken Tilværelse, »virker i det skjulte«, som Beretningen udtrykker sig. For dette dens Arbejde i det skjulte nære vi den største Respekt, men det er vor bestemte Overbevisning, at Foreningen gennem det aldrig bliver, hvad den efter sin Stifters Mening og sit Formaal bør være: et Organ for Søfartens Interesser i vort Land, der staar i stadig og i stærk Rapport til Offentligheden. Vejene til at opnaa dette ere forskellige, men derom er der ingen Tvivl, at en Forening for at gavne og udvikle vor Søfart endnu vil kunne vinde stor Tilslutning i vort Fædreland. Den Virksomhed, som Foreningen til Søfartens Fremme har udfoldet, har tilvisse baaret gode Frugter, men de Opgaver, der endnu frembyde sig for den, kræve, at den træder mere aktivt ind i det offentlige Liv.

Idet vi lykønske Foreningen til de svundne 50 Aar, vide vi intet bedre at ønske den, end at dens Fremtid maa bæres af denne Erkendelse. *I.*

## Om Bjergningsarbejder.

(Sluttet).

Disse Konstruktioner ere i Reglen Platformer, der laves over Vandet, efter at Dykkeren har taget Maal af Hullerne og angivet, hvilken Form og Størrelse Platformerne skulle have; de laves af Brædder alene eller af Planker og Brædder efter den Styrke, man ønsker at give dem. Har man f. Eks. et Hul af 4 Fods Brede og 12 Fods Længde, og der ikke findes større Buler i Pladerne — thi i saa Fald maa man ogsaa dække disse, da Platformen for at slutte tæt maa ligge paa en nogenlunde jævn Flade —, skærer man Planker af i c. 6½ Fods Længde og lægger dem ved Siden af hverandre, til man har dannet en Flade af noget over 14 Fods Længde; over denne Flade spigrer man Sejldug, idet man passer, at denne rager c. 1½' udenfor Platformen, og derefter spigrer man Brædder af samme Længde som Platformen tværs over Plankerne ovenpaa Sejldugen. Naar disse Brædder ere spigrede godt fast, saaledes at det Hele er blevet en sammenhængende Flade, vendes Platformen, og man laver af russiske Maatter eller Værk 6 Tommer høje Pølser, der lægges ind under den overflødige Sejldug, som derefter spigres fast til Plankerne med Plathoveder. Udenpaa Platformen paa langs af denne lægges et Par Planker, for at de Kæder, med hvilke Platformen holdes paa Plads, ikke skulle skamfile denne. Platformen betynges derefter med Ballastjern eller Kæder, saaledes at den netop er synkefærdig, hvorefter Dykkerne faa den ned. Man har imidlertid taget Kæder eller Staaltraadstouge under Bunden paa Skibet, og, naar Platformen er paa Plads, hales Kæderne tot og sættes med Patentallier eller Ansætnings-skruer. Er Platformen paa Plads og Kæderne ansatte, spigrer man ofte Klamper paa begge Sider af dem, for at Kæderne ikke skulle ribbe sig.

Man bruger i Reglen to Kæder eller Touge til hver Platform; er det mindre Platformer, sætter man dem dog ofte fast med en Bolt, der griber ind over et Spant eller gaar ind i en Revne i Pladen og skrues til udvendig fra. Ogsaa i de større Platformer kan man ofte komme til at anbringe disse Bolte; skal man derhos sejle et længere Stykke med Skibet, og det paa nogen Maade lader sig gore at komme til Hullerne indvendig fra, borer man Hul

igennem Platformen indvendig fra, stikker Boltene, som man lader gribe over en Ters, igennem og skrues til udvendig. Ere Hullerne længere end, at man kan dække dem med en enkelt Platform, lægger man den ene ved Siden af den anden, indtil man har hele den Strækning, der skal dækkes, færdig. Saasart en Platform er paa Plads, tages de Jern, hvormed man har betyngt den, af. Det er dog ikke i alle Tilfælde, at man kan bruge Platformer; ere Pladerne meget bulede og ude af Form omkring Hullerne, maa Dykkeren tæne Skibet ved at lægge Bræt for Bræt over Hullerne og paa denne Maade bygge op udenpaa Skibet, til Konstruktionen er stærk nok til at taale Vandets Tryk; ligeledes kan det ogsaa hænde, at Skibet, naar det kommer flot, endnu har Stene siddende i Pladerne; ere Stenene store, tør man ikke indlade sig paa at tage dem ud, da man dels risikerer, at Dykkeren føres ind igennem Hullet med det indstrømmende Vand, dels at Skibet synker, inden det er blevet tætnet, og man maa derfor bygge op udenom Stenen.

I den engelske Dampet »Lillydale«, der stod ved Gulstav, sad der saaledes i Bunden en Sten af et Par Fods Diameter. Da den ved Skibets Ankomst i Malmø Dok blev taget ud, viste den sig at veje over 700 Pd.

Efterhaanden som Tætningen skrider frem, bliver Skibet naturligvis tættere og tættere; er der ganske fine Revner i Pladerne eller Aabninger i Samlingen mellem to Plader, tætner man disse med Fyrretræskiler, og, er man endelig helt færdig, lader man gærne Dykkerne sprede nogle Sække Savspaaner under Bunden af Skibet, disse søge da ind i alle finere Revner, boldne efterhaanden ud og hjælpe med til at gøre Skibet tæt. Det er meget sjældent, at et Skib selv med større Beskadigelser i Bunden efter at være tætnet er saa lækt, at dets egne Pumper, der dog i Reglen ere smaa, ikke med Lethed holde det læns. Selv et Skib som den engelske Dampet »Zanzibar«, der alene paa Styrbords Side havde 2 Huller, et paa 117 Fods Længde og et paa 53 Fods Længde foruden et ganske antageligt Hul om Bagbord, var saa tæt, da Tætningsarbejdet var tilendebragt, at dets egen Donkeypumpe med Lethed holdt Skibet læns. Det Tætningsarbejde, som her blev udført, dækkede a. 1,300 □ Fod.

I de forskellige Tilfælde, som hidtil ere omtalte, har Skibets Dæk været over Vandet, saa at der ingen Vanskeligheder har været for Anbringelse af transportable Pumper paa Dækket; jeg skal nu gaa over til at omtale de Tilfælde, hvor Skibet er sunket, eller ligger med Dækket under Vand.

De simpleste Tilfælde ere da de, hvor man ligefrem kan pumpe Skibene op, og dette kan i Reglen gøres, naar det sunkne Skibs Dæk, er solidt bygget og ikke ligger over en halv Snes Fod under Vandets Overflade. Der vil nemlig, idet man pumper Vandet ud af Lasterne, komme et Tryk paa Skibets Dæk, svarende til Vægten af den Vandmasse, der staar over Dækket, og, er dette da ikke solidt nok, vil det, saasart der kommer Luft istedenfor Vand under det, blive trykket ned i Skibet.

Vil man imidlertid forsøge paa at pumpe Skibet op, begynder man med at udtage Last af de Rum, i hvilke man vil anbringe sine Slanges, for at kunne faa disse tilstrækkelig langt ned, og losses efter Omstændighederne maaske ogsaa en Del af den øvrige Last for at give Skibet større Flydeevne eller for at kunne komme til at sætte Støtter under Dækket til Hjælp imod Trykket ovenfra; det er i Reglen ved Lugkarmene, hvor Dæksbjælkerne ere skaarne over, at man har de svageste Punkter.

Er man færdig hermed, begynder man paa Tætningen af Dækket. De Luger, man ikke vil bruge til at anbringe Slanges i, tætner man helt, idet man lægger Planke ved Siden af Planke over Lugen, til denne er dækket; Plankerne fastholdes ved Skruebolte, der gaa igennem Planken og gribe med en Hage under Underkant af Lugkarmen, og, naar Lugen er helt dækket, spigrer man for yderligere Tætheds Skyld brede Træ-



lister over Mellemrummene mellem Plankerne. I de Luger, hvor man skal anbringe sine Slinger, kan man dog ikke tætnes hele Lugen, men lader her den ene Ende af Lugen staa aaben i c. 5 Fods Længde og anbringer derover en firkantet Kasse, som man i Forvejen har bygget, og som passer ned over den Aabning, man har ladet tilbage. Denne Kasse, der er lavet af Planker, maa være meget solid og saa høj, at den rager mindst  $1\frac{1}{2}$  Fod op over Vandet. Naar den er bragt paa Plads, skrues den saa godt fast som mulig med Bolte, der ligeledes gribe ind under Underkant af Lugkarmen, og surres og støttes godt af til Siderne. Derefter tætnes alle Aabninger paa Underkant af Kassen, hvor denne ligger an imod Dækket; alle Nedgange, Skyligher, Ventil og andre Aabninger, der mulig maatte findes i Dækket, lukkes og tætnes, og endelig tætnes de af Skibets Lækager, som man kan komme til, samt alle Koojne, Klosetror, Ventil til Maskinen, kort sagt alle de Aabninger, der findes, og hvor igennem Vandet kan strømme ind i Skibet. Er man færdig hermed, fører man sine Slinger ned igennem Kasserne, og naar man da pumper, og alle Huller ere godt tætnede, vil Skibet flyde op, efterhaanden som det bliver pumpet læns.

Man maa naturligvis i Forvejen være paa det Rene med, at Vandet fra hele Skibet kan løbe til de Rum, i hvilke Slingerne ere anbragte, og man maa derfor, inden man endnu begynder at støtte Dækket af, sprænge Hul i de Skodder, som mulig kunne hindre Vandtilløbet. Ligeledes maa man føre Rør ned i de Rum, man har lukket helt, for at Luften kan strømme ind, efterhaanden som Vandet falder i Rummet.

Tilbage staa nu de Skibe, hvis Dæk ligger saa langt under Vandets Overflade, at man ikke tør pumpe for ikke at sprænge Dækket, og man kan da atter her gaa forskellige Veje for at bjerge saadanne Skibe.

Er Skibet ikke sunket for dybt, kan man bygge en Slags Kasse rundt omkring hele Skibet, fra det faste Dæk opefter, og føre den op over Vandet. Denne Kasse bliver altsaa en Slags Forlængelse af Skibets Sider, og ved at pumpe den læns vil man selvfølgelig faa Skibet op. En anden Maade, paa hvilken man kan bringe et Skib med Jerndæk op til Overfladen, er ved at tætnes Dækket og derefter trykke Vandet ud med Luftpumper. Lugerne maa da i saa Fald tætnes med tætsluttende Jernluger, og overalt, hvor der er blot den mindste Utæthed, maa der cementeres.

Endelig kan man bjerge et sunket Skib ved at løfte det. Man anbringer Jerntraadstouge eller Kæder under Skibet, fører disse op og fastgør dem, efter at de ere halte godt tot, paa Pontoner eller Løftepramme, som man i Forvejen har sænket ved at pumpe Vand i dem. Derefter pumpes Prammene læns, og har man paa denne Maade løftet Skibet lidt, hales det ind paa Grunden, Prammene sænkes igen, Tougene hales tot, og saaledes bliver man ved, indtil man har Skibet saa højt oppe, at man bekvemt kan pumpe det læns.

Alle disse sidste Metoder at arbejde paa ere imidlertid baade vanskelige og bekostelige, og man maa derfor være højst varsom med at paatage sig Løftning af sunkne Skibe.

Som det fremgaar af det Foregaaende, kræves der et stort og godt Materiel for at kunne udføre de forskellige forekommende Bjergningsarbejder og besejre de Vanskeligheder, der ofte fremkomme ved Bjergningen af Skibe. Det er imidlertid ikke nok at Materiellet forefindes; for at det kan gøre sin fulde Nytte, maa der ogsaa have et Personnel, som er fuldstændig fortroligt med Brugen af Materiellet og har lært det at kende gennem aarelang Erfaring. Det er ikke heller nok, at den, der leder Arbejdet, forstaar sig paa det; for at Alt skal gaa godt, maa ogsaa de Underordnede kunne udføre hver sin Del af Arbejdet, saa snart Planen for dette er given. Men, findes begge Dele forenede, baade Materiel og Personnel, kan ogsaa mangt et farligt og vanskeligt Arbejde, som kunde synes næsten uudførligt, bringes til en heldig Afslutning.

## Kapsejladsen ved Frederikshavn.

Frederikshavn, den 14. August 1894.

Det var under temmelig uheldige Auspicier, at Dagen for Kapsejladsen oprandt; det var saa godt som stille, og af og til faldt der Regnbyger; op ad Formiddagen bedredes heldigvis Forholdene for Vindens Vedkommende, men Regnbygerne meldte sig stadig. Dampskibene »Nyland«, »Blenda«, »Frederikshavn«, »Havørnen« og »Expres« vare stillede til Komiteens Disposition og fulgte Løbene med forskellige Musikkorps ombord og tætpakkede med Passagerer. Kaptajn i Flaaden C. Trolle fungerede som Dommer i Kanonbaaden »Hauch«. Der var anmeldt c. 80 Fartøjer som Deltagere; dog udeblev en Del.

Resultatet var saaledes:

### 1ste Løb. Fiskekuttere fra 35 Tons og derover.

1. Præmie: 100 Kr. samt til Føreren Dansk Fiskeriforenings Ærespræmie, et Sølvbæger. 2. Præmie: 60 Kr. 3. Præmie: 50 Kr. fra Frederikshavns Skibsforsikringsforening. 4. Præmie: 40 Kr. fra Brødrene Houmøller. 5. Præmie: 50 Kr. fra Skibsbygger N. Olsen. 6. Præmie: Pletteret Bakke, Flødekande, Sukkerskaal og Strøsukserskaal fra Uhrmager Thomsen.

Anmeldt 15 Fartøjer.

Nr. 1 blev Nora, Jensen, 36,66 Tons, i 2 T. 38 M. 16 S.; Nr. 2 P. Schou, Jensen Gajhede, 45,16 Tons, i 2 T. 41 M. 52 S.; Nr. 3 Euros, Elling, 42,42 Tons, i 2 T. 42 M. 15 S.; Nr. 4 J. L. Ginge, Suhr, i 2 T. 42 M. 38 S.; Nr. 5 Olga, Jørgensen, i 2 T. 42 M. 47 S.; Nr. 6 P. M. Asp, Grønbæk, i 2 T. 43 M. 51 S.

### 2det Løb. Fiskekuttere fra 30—35 Tons.

1. Præmie: 100 Kr. samt til Føreren Dansk Fiskeriforenings Ærespræmie, et Sølvbæger. 2. Præmie: 60 Kr. fra Danmarks Fiskelanderforening. 3. Præmie: 50 Kr. fra Frederikshavns Handelsforening. 4. Præmie: 25 Kr. fra Vendsyssels Fiskeexportforretning. 5. Præmie: 25 Kr. fra Skibsbygger N. Olsen. 6. Præmie: Pletteret Sukkerskaal, Flødekande, 6 Kaffeskeer fra Smedemester C. Mørch.

Anmeldt 16 Fartøjer.

Nr. 1 blev Moody, Bang Petersen, 32,17 Tons, i 2 T. 32 M. 30 S.; Nr. 2 Saron, Hyttel, 32,62 Tons, i 2 T. 34 M. 50 S.; Nr. 3 Nordkap, Jacobsen, 30,47 Tons, i 2 T. 35 M. 36 S.; Nr. 4 Robert Schou, Jensen, 33,49 Tons, i 2 T. 36 M. 29 S.; Nr. 5 Thora, Petersen, 34,98 Tons, i 2 T. 43 M. 56 S.; Nr. 6 Thomas, Thomsen, 32,56 Tons, i 2 T. 47 M. 59 S.

### 3die Løb. Fiskekuttere fra 25—30 Tons.

1. Præmie: 100 Kr. samt til Føreren fra Vaadbinder L. C. Larsen et Barometer. 2. Præmie: 50 Kr. 3. Præmie: 40 Kr. fra Købmand Ernst Kjærsgaard. 4. Præmie: 25 Kr. fra Rebslager A. Andersen. 5. Præmie: Et Barometer og et Thermometer fra Købmand P. Schou.

Anmeldt 12 Fartøjer.

Nr. 1 blev Wesley, Nepper, 25,56 Tons, i 2 T. 29 M. 39 S.; Nr. 2 Kamma, Frandsen, 27,16 Tons, i 2 T. 30 M. 9 S.; Nr. 3 Nielsine, Petersen, 26,12 Tons, i 2 T. 31 M. 43 S.; Nr. 4 Jylland, Gotfredsen, 26,05 Tons, i 2 T. 32 M. 33 S.; Nr. 5 Danmark, Svendsen, 26,05 Tons, i 2 T. 34 M. 10 S.

### 4de Løb. Fiskekuttere fra 15—25 Tons.

1ste Præmie: 100 Kr. samt til Føreren fra Købmand P. Schou et Barometer. 2. Præmie: 50 Kr. 3. Præmie: 25 Kr. fra Fiskehandlerfirmaet Brønnum & Co. 4. Præmie: Et Barometer fra Købmand P. Schou.

Anmeldt 9 Fartøjer.

Nr. 1 blev Duen, Jensen, 22,22 Tons, i 2 T. 22 M. 7 S.; Nr. 2 Sæby, Hyttel, 23,09 Tons, i 2 T. 22 M. 29 S.; Nr. 3 Nordenskjold, Bech, 23,15 Tons, i 2 T. 23 M. 47 S.; Nr. 4 Montana, Christiansen, 23,13 Tons, i 2 T. 24 M. 2 S.

### 5te Løb. Fiskekuttere og Fiskekvaser under 15 Tons.

Løbet udgaar, da der kun var anmeldt 1 Fartøj.

Fra Belize 27/6 for Logwood og 37/6 for Mahogani, Laguna 30, à 32/6 og 40/— à 42 6, Monte Christi 40/—.

San Francisco til Kanalen for Ordre 25/— minus 1/3 direct, og 23/9 ingen Reduktion.

Portland, O. 33.9 minus 1/3 for Mel. Vestkysten Syd-Amerika 26/3 for Salpeter.

Skibskøb. Til Fanø er indkøbt Jernbark Isola 6353 Reg. Tons, bygget i Glasgow 1876. 990 Tons Dødvægt for £ 3000.

D'Hrr. Funch, Edye & Co., New York, meddele under 3. August:

Fragtmarkedet har i den forløbne Uge havt en nedadgående Tendens, og vi frygte for, at dette vil blive Tilfældet nogen Tid endnu, undtagen der skulde indtræde en Bedring i Korn-Markedet. Begæret i det europæiske Marked er imidlertid meget ringe, og prompte Baade, som ønske Beskæftigelse til Europa, ville sikkert blive nødsagde til at indgaa paa yderligere Reduktion i Fragtterne, ligeledes maa det forventes, at en Nedgang i Fragterne i den nærmeste Fremtid vil finde Sted her paa Kysten.

Tilbudet af Sejlskib-Tonnage vedbliver at være ringe, og i Betragtning af det lille Antal Skibe, som er forventet hertil, skulde en Fremgang i Raterne, til Trods for Befragternes Modstræben, synes uundgaaelig; de daarlige Forhold i Dampskibs-Markedet, som medfører, at Dampene have Vanskelig-

hed ved at finde Beskæftigelse i deres egen Virkekreds, forårsager imidlertid, at disse underbyder Sejlskibene, og derved forhindrer en Fremgang i Raterne. Bedringen i Oliefragterne til Ostindien vedvarer, men skyldes nærmest Knaphed paa passende Tonnage.

Der er betalt følgende Rater:

Baltimore til Rotterdam Korn 2 3 d. Galveston til Liverpool Bomuld 37. à 37/6, Havre eller Bremen 39.9. Hamborg 40/. Philadelphia til Dunkirk Petroleum 2/3 1/2 à 2 6 d. New York til Gefse 2/9, Shanghai 20 c. St. John N. B. til Englands Vestkyst Planker 35/ à 38/9 d., Belfast 36/3, Bristol-Kanalen 37/6. Miramichi til Englands Vestkyst Planker og Scantlings ca. 42 6 d. Philadelphia til Havanna Kul Doll. 1.75. Mobile til U. K. Tømmer 95/. Pensacola til Continentet, Havre til Hamborg, Planker og Bræder 102/6, Storbritannien Tømmer ca. 92.6 d., Middelhavet 95/. Boston til Montevideo Trælast Doll. 7. Buenos Ayres 7.50, Rosario 8. Pensacola til Buenos Ayres Trælast Doll. 11, Quebec til Buenos Ayres Trælast ca. 8.50 Doll. New York til Montevideo Petroleum 18 c., Buenos Ayres 19 c., begge Havne 20 c. Rio Grande do Sul 26 1/2 cents.

Vor Korrespondent i Newcastle o/ Tyne meddeler os under 11. August:

Der er desværre fremdeles ingen Bedring i Udfragterne at berette.

**K**lager over Bladets Forsendelse bedes hurtigst muligt indsendte til Holsteinsgade 9, Kjøbenhavn. Ø.

## Efterretninger for Søfarende.

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

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

**Nordseen. Jyllands V.-Kyst.** Lys- og Fløjtetønden uden for Barren ved *Graadyb* ligger c. 1 Kbl. S. for Linien, *Sødenstrand* Ledefyr overet.

**Sundet.** Foruden de i Kaartene aflagte Puller er der paa *Taarbæk-Rev* og udfor *Skovshoved* fundet en Del Sterpuller, hvorpaa findes 15 à 17 Fod Vand. De ligge alle inden for 4 Fv. Grænsen, den Ø.-ligste omtrent midt imellem Klokketønden paa *Taarbæk-Rev* og *Hvidøre*.

### Østersøen, Sundet og Lille Belt.

**Finland. Finske Bugt.** Paa *Kasberg* er opført et 45 Fod højt Udsigtstaarn. Højden over Vandet: 132 Fod. 59° 50' 16" N. Br. 22° 57' 12" Ø. Lgd.

Paa Grunden *Usi-Matala*, som ligger 1,0 Kml. N. 64° V. fra *Rondø* Fyr, er den mindste Dybde 28 Fod. Grunden afmærkes med en rød Stage med Kost.

**Rusland. Riga-Bugt.** Ved Halvøen *Ramasaar*, Indløbet til *Arensburg*, anlægges en Landingsbro. Renden, som fører til Broen, er paa Ø.-Siden afmærket med 6 sort og hvid stribede Stager, hver med en sort, nedadbunden Kost over en sort, opadbunden Kost, paa V.-Siden med 3 rød og hvid stribede Stager, hver med en rød opadbunden Kost over en rød nedadbunden Kost. 9 1/2 Fods Grunden, som ligger S. for Broen, er paa V.-Siden afmærket med en sort og hvid stribet Stage med en sort, nedadbunden Kost over en sort, opadbunden Kost, paa Ø.-Siden med en rød og hvid stribet Stage med en rød, opadbunden Kost over en rød, nedadbunden Kost.

**Tydskland. Memel, Pillau og Rixhöft** Fra den 20de til 22de September 1894 foretages Forsøg med *Memel, Pillau* og *Rixhöft* Fyr, hvorved de kunne brænde uregelmæssigt.

**Neufahrwasser.** Fra 27de August til 15de September 1894 fra Kl. 7 Fm. afholdes Skydevøvelser fra Kystbatterierne ved *Neufahrwasser*. Naar der skydes, hejses en sort Ballon og et sort Flag paa Signalmasten ved Lodshuset i *Neufahrwasser*, og Lodsdampere ligger ude. Medens der skydes, er Havnen spærret for al Sejlads.

**Als.** Paa Broen over *Als-Sund* er paa Ø.-Siden af Gennemsejlings-Aabningen tændt en grøn Lanterne. Naar Broen er aaben, tændes paa Yderenden af Broens bevægelige Del, V.-Siden af Aabningen, en rød Lanterne.

### Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Vrag i Nordseen.** Den engelske Dampet *Grenadier* er sunken c. 56 Kml. N. 26° V. fra *Hoek van Holland*. Masterne ere c. 10 Fod over Vandet. 52° 51' N. Br. 3° 25' Ø. Lgd.

**Spitzberger V.-Kyst.** *Goshawk Rock*, V. for *Black Hook*, ved *Prince Charles* Kyst er ikke 20 Fod over Vandet, men den er en farlig Klippegrund, hvorover der er 20 Fod Vand. I haardt Vejr bryder det paa den. 78° 25' N. Br. 10° 36' Ø. Lgd.

**Norge.** Fra den 1ste Januar 1895 gælder mellemeuropæisk Tid som Normaltid for *Norge*.

**Tydskland. Jade.** Paa *Minsener Old Oog* er opført en ny Redningsbaake af samme Udscende som den tidligere. 53° 46' 27" N. Br. 8° 1' 5" Ø. Lgd.

**Wangeroog.** S. for *Wangeroog* gamle Kirke er udlagt en hvid Tønde med Ø.-lig Topbetegnelse. 53° 46' N. Br. 7° 51' Ø. Lgd.

**Hollands N.-Kyst.** I Begyndelsen af September 1894 begyndes Vinterafmærkningen ved *Hollands N.-Kyst* og foretages først i de forskellige *Zeegat*. Samtidig forandres de hvide hvide Tønder til røde Tønder efter det nye Afmærknings-System.

**Holland. Zeegat van Texel.** Forandringen af Afmærkningen i *Zeegat van Texel* og de indre Farvande er begyndt, saaledes at de hvide Tønder forandres til røde Tønder efter det nye Afmærknings-System.

**Zuiderzee.** Tjalken, som var sunken NØ. for *Stavoren* Kirke er optaget og Vragtønden inddragen.

I *Gaatje* er en rød og sort Vager med Ballon udlagt i 14 Fod Vand. 52° 56' 54" N. Br. 5° 1' 44" Ø. Lgd.

**Schouwen.** *Zierikzæe* Havnefyr viser nu rødt Lys fra S. 15° Ø. til S. 1° V. og N. for S. 67° Ø., iøvrigt uforandret.

I *Stavenisse* Fyr er indsat en rød Sektor, der lyser fra N. 61° Ø. til N. 70° Ø. Den anden røde Sektor er forandret og lyser nu fra S. 86° V. til N. 62° V.

*Zijpe* Fyr viser nu rødt Lys fra N. 13° Ø. til N. 2° Ø., iøvrigt uforandret.

**England. Humber.** *Hull Middle Sand* er tiltaget i Nærheden af den sort og hvid lodret stribede Tønde Nr. 10. Dybtgående Skibe advares mod i Nærheden af Tønden at faa S.-Skjel mellem *Salt End* Ledefyr.

Tøndens Beliggenhed: 53° 44' 15" N. Br. 0° 18' 30" V. Lgd.

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

**England. Liverpool Bay.** Det gravede Løb over *Queens Channel* Barre har nu 19 Fod Vand, Springtids Lavvande, i 700 Alens Bredde.

Befragterne til Middelhavet synes at kunne erholde Tonnage til en hvilken som helst Fragt; der er i denne Uge sluttet til Genua til 4/— »free stevedore«, lig med 4/3 paa alm. Certeparti, en Rate, som ingen hidtil har drømt, at der vilde kunde fragtes Dampere til. Der tales om en Kombination af Rederier for at faa Fragten op, men sandsynligt bliver det ved Tanken, da hidtidige Forsøg i samme Retning aldrig have naaet det tilsigtede Øjemed. Enkelte Redere have foretrukket at sende deres Baade til Middell- og Sortehavet i Ballast fremfor at antage nuværende Udfragter, og der er i denne Uge afsejlet adskillige Dampere saavel herfra som fra Cardiff i Ballast for at udføre Sortehavs-Certepartier. Af de foregaaede Befragtinger nævnes:

Tyne, Blyth eller Wear til:

Kronstadt 4/—; Swinemünde 3/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> 1400; Warnemünde 4/, 1200; Rostock 800 4,6 og 4/3; Wismar 4/—; Lübeck 950, 4/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub>; Aalborg 800, 4/—; Korsør 1600, 4/— 1150, 4/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub>; Bandholm 600 4/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub>; Kjøge 700, 4/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub>; Kjøbenhavn 2100 4/—; Tørborg 800 4/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub>; Malmø 1400, 4/— Kul, 6/— Kokes; Åhus 600, 5/—; Stugsund 1400, 3/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub>; Helsingfors 1500, 3,9; Bordeaux 1700 4/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub>; Oporto 750, 5/6; Lissabon 5/; Genua 4/ free stevedore, 4/6 alm. Certeparti; Spezzia 4,9 Kul, 6/9 Kokes, Messina 4/9; Ancona 5/9 Kul, 8/ Kokes og Gods; Venedig 5/6; Konstantinopel 4/9; Alexandria 4/3; Bona 6/—; Algier 1200 5/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, 3000 4/9.

Lystønderne B 1 og B 2 ere flyttede 200 Alen S. hen og afmærke nu S.-Siden af Løbet.

Tønde B 1 ligger nu N. 82° V., 2,2 Kml. fra *Formby* Fyrskib paa 53° 21' 35" N. Br. 3° 14' 45" V. Lgd.

Tønde B 2 ligger nu i N. 85° V., 1,7 Kml. fra *Formby* Fyrskib.

**Irland. Shannon.** En Grund med 18 Fod Vand, Lavvande, er funden paa en Trediedel af Afstanden fra *Aughinis Point* til *Inish Murray*. 52° 38,5' N. Br. 9° 4,5' V. Lgd.

### Nordlige Atlanterhav.

**Frankrig. Lorient.** En Klippegrund af c. 500 Alens Udstrækning med 6<sup>1</sup>/<sub>2</sub> à 7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Fv. Dybde er funden mellem *Pointe des Chats*, *Ile de Groix* SØ-Ende og *Birvideauy*, c. 3,8 Kml. N. 35° V. fra 8 Fods Grunden paa *Birvideaux*. Med svær Sø bryder det paa Grunden, paa hvilken der muligvis findes endnu mindre Dybde end den angivne.

**Gironde.** Fyrskibet, som til Forsøg var udlagt c. 800 Alen SV. fra Fyrskibet ved *Grand Banc*, er inddraget.

Et Fartøj er sunket paa *Mattes da Grand Banc*. Vraget er afmærket med en grøn Vragtønde. 45° 40' 30" N. Br. 1° 19' 29" V. Lgd.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. Connecticut.** Fyrskibet Nr. 13, »*Barllett Reef*«, er igen udlagt paa sin Station. Reservofyrskibet er inddraget.

**New York Upper Bay.** *Buttermilk Channel* er uddybet. Den røde Spirtønde Nr. 2 ved *Red Hook Flats* er flyttet 120 Alen SØ. hen i 24 Fod Vand, Lavvande. Den ligger fra *Statue of Liberty* i S. 70° Ø. og fra *Red Hook* i N. 10° Ø.

**North Carolina.** Grundene uden for *Cape Hatteras* have flyttet sig c. 3/8 Kml. Ø. hen.

Vraget af Damperen »*Weatherbee*« ligger c. 7 Kml. S. 14° Ø. fra *Cape Hatteras* Fyr. En Jernmast er over Vandet.

Baaken med Fyr paa *Cape Hatteras* staar c. 3/4 Kml. S. for *Cape Hatteras* Fyr.

### Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**Tunis. Cap Zebib NNØ.** Ved *Kap Zebib* ere Fiskeredskaaberne borttagne og Afmærkningen inddragen.

**Iles de Monastir.** Ved *Iles de Monastir* er Fiskeredskaaberne borttagne og Afmærkningen inddragen.

**Tebulba.** Tønderne ved Indløbet til *Fosse de Tebulba* ere

Returmarkedet fra Sortehavet er fastere, og der synes at være Udsigt til en yderligere Stigning. Fra Odessa kan opnaas 10/6 til 11— n. c. for August Lastning og fra Nicolaieff & Vavaroffka 1/— pr. Ton mere.

Donau Markedet er ligeledes fastere, og 13/ c. 14,6 er opnaaeligt for prompt.

Fra Azeff er vedvarende god Efterspørgsel til uforandrede Rater.

Middelhavs Markedet er vedblivende stille. Der er sluttet: Alexandria til Hull 9/3 og 1,9 prompt. Alexandria til U. K. Ordre 11/—, direkte 10/—. Marseille og San Raphael til Stettin 9/9, prompt. — Spanien til London eller Tyne 1400 d. V. £ 750 prompt. Bilbao til Middlesbro 4/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, til Stockton 5/, til Rotterdam 5,6.

Fra Østersøen er sluttet:

St. Petersburg og Libau til Odessa 2250 t, £ 1400, free steve dore, Septbr. St. Petersburg til Leith 1/—. Riga til Dordrecht, 1500, 6/—. Narva til Dieppe 420 stds, 27 frs. D. B. Windau til London, 1200 6/9 square sleepers; Oxeløund til Rotterdam 5.—; Ornskoldsvik til London, 460 stds, 23/6 D. B. & slatings. Sundswall til Alexandria, 900 stds, fra 51,20 D. B. & balks. Sverrig til Alexandria, 650 stds, 56 frs. D. B. Skellefteå til Honfleur 420 stds, 32 frs. D. B. Åbo til Nantes, 380 stds, 42 frs. fra option St. Nazaire 40 frs. D. B. & b.

inddragne. Besejling maa foretages med den største Forsigtighed.

### Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

**Forenede Stater i Nordamerika. Florida.** *Palatine Shoal* og Tønden paa den ligge fra *Egnont Key* Fyr i V., 5<sup>1</sup>/<sub>8</sub> Kml.

**Columbia. Colon.** Fyret paa *Isla Grande* tændes ikke, før det er forandret til et rødt og hvidt Blinkfy.

**Haiti S.-Kyst. Macoris.** Det røde, faste Fyr ved Floden *Macoris* er forandret til et hvidt, fast Fyr. Lysvidden: 10 Kml. 18° 25' N. Br. 69° 20' V. Lgd.

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

**Brasilien. Santos.** Afmærkningen i *Santos* Bugt og Havn er igen i Orden.

Den tyske Bark »*Eitel Fritz*« er sunken paa Barren ved *Santos*, fra *Fort Barra Grande* i S. 78° V. og fra *Øen Palmas* i N. 6° V. Masterne ere over Vandet. Vraget er om Natten afmærket med en hvid Lanterne.

**Rio Grande do Sul.** I Maj 1894 kunde Barren ved *Rio Grande do Sul* i 28 Dage passeres af Skibe med 10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Fods Dybgaende.

### Karantænebestemmelser m. m.

**Sverig.** — *Nederlandene* ere erklærede for kolerasmittede. Bestemmelserne i § 1 i Kundgørelse af 22de September 1893 ere i Kraft overfor Passagerer med Skibe fra *Finland*, *Viborg* Lahn undtagen, *Østpreussen*, og *Belgien*.

**Norge.** — *Holland* anses for kolerasmittet.

**Portugal.** — *Maasstricht* er erklæret for kolerasmittet og alle Havne i Provinsen *Limburg* ved Floden *Maas* for mistænkte for Kolera. *Konstantinopel* og *Scutari* betragtes nu kun som mistænkte for Kolera. Departementerne *Bouche du Rhone* og *Var* ere erklærede for mistænkte for Kolera.

*St. Petersburg* og *Narva* ere erklærede for kolerasmittede.

**Spanien.** — Skibe fra *Rio de Janeiro* og 85 Kml. Afstand tiltaas fri Praktika.

**Gibrallar.** — Skibe fra *Marseille* underkastes 3 Dages Karantæne, naar de have været mindre end 10 Dage undervejs.

**Tyrkiet.** — Skibe fra Havne mellem *Allaya* og *Castelloriso* underkastes 5 Dages Karantæne i *Clazomenes* eller *Beirut*. Skibe fra *Marseille* underkastes Observationskarantæne.

### ABONNEMENTSPRISEN

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

Bladet omdales ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges hos „Adam“, Højbroplads og Tivoli, „Lynet“, Bredgade, hos Avissejlgere i Havnen og flere Steder.

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

### AVERTISSEMENTSPRIS:

Første Side pr. Petillinie à 45 mm Bredde	25 Øre,	udenlandske	35 Øre	
De øvrige Sider	—	do.	25 —	
	Moderation for	5 Gange	10 Gange	25 Gange
1/2 Side eller derover	20 0/0	30 0/0	50 0/0	
Mindre end 1/2 Side	10 0/0	20 0/0	40 0/0	

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER FREDAG.

Nr. 48.

Kjøbenhavn, Fredag den 25. August 1894.

1. Aarg.

INDHOLD: Fransk Højesteretsdom om Skibsførerens Ansvar m. m. — Forbindelsen mellem Sjælland og Jylland om Vinteren. — Sø og Handelsrettsdomme. — Fra Sø og Land. — Havarier og Forlis. — En engelsk Admiralitetsdom. — Skibsefterretninger. — Fragtberetninger. — Efterretninger for Søfarende.

## AXEL E. AAMODT.

18, Kongens Nytorv 18.

Grundlagt 1857. Telefon 106.

Generalagentur  
for »Autocopisten«. Det bedste  
Apparat til Mangfoldiggjørelse  
af Skrift og Tegninger.

Telefon 1268.  
Telegr.-Adr. Nilsson 167.

## Carl Nilsson,

Amaliegade 37,  
Kjøbenhavn K.  
Lager af Olier og Maskin-Artikler.  
Leverandør  
til de fleste danske Damp-  
skibsselskaber.

## C. M. Fønnesbech,

Specialforretning i The.  
Fine, kraftige Kvaliteter;  
Udsalg: Østergade 10, Kjøbenhavn.

## Cacaopulver,

Kæks, Biscuits, Chocolate,  
Confekt.  
Brødr. Tychsens Fabrikslager,  
Lille Kannikøstræde 3, Kjøbenhavn K.

## Carbolineum. Creosotolie.

Oskar Borch,  
Gothersgade 158.

Den anerkjendte

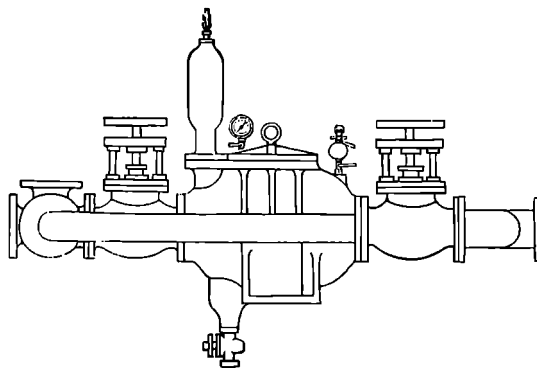
## Originale Rahtjens Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

Martin Nisson,  
Nyhavn 53, Kjøbenhavn.

## Edmiston's Fødevands-Filter.

Filter for Landkjedler.



FRED. STIELTJES & Co.,  
Bredgade 43, Kjøbenhavn.

Jens Emil Juhl,  
Hovedagent for  
Dansk Livsforsikringsselskab  
**HAFNIA**

Raadhuspladsen 51. Kontortid 9-5.  
Telefon 3326.

Anders Nielsen,  
Fredericiagade 27.

Største Lager  
af

Fedevarer.

Ankere & Kjæder,  
Tougværk og alle  
Skibs-Inventarier  
anbefales fra Lager.

John Forbæch,  
St. Annæ Plads 19 & 21.

## J. Chr. Petersens Papirhandel,

Store Kirkestræde 1.  
Grundet 1845. Telefon 243.

„Autocopisten“.  
Mangfoldiggjørelsesapparat.  
Kvart Format 36 Kr.

## The Lady pack.

Indpakkingspapir  
i smaa Ruller.  
Pr Rulle 20 Ø.

Uuundærligt i ethvert Hjem,  
Skib & Kontor.

Passer til alt.  
**S. Friedländer,**  
Ved Straaden 14.

Skibs-Filter.

## Dækskoste

Dækskoste, 13 Rækker halvstive Piasava	6 Kr.	pr. Dusin.
do. 13 do. fint Piasava ud- mærkede Koste til Spulning af Dækket	7	»
Tjærekoste, rene Børster	7	50 »
Levanger	7	»
Kosteskaffer	1	»

Alle Sorter Malerpensler anbefales. Ethvert Rederi samt Damp- og Sejlskibsførere vil se deres Fordel ved at købe deres Forbrug af Børstenbinderarbejde direkte hos mig, da jeg fabrikkerer det selv. Ingen Specialiteter; som Fagmand udfører jeg alt til Faget henhørende. Telefon Nr. 2625.

## HANS PREHN,

Børstenbinder.  
Fabrik for Dæks- og Gadekoste.  
Vesterbrogade 46.

## H. C. Petersen & Co.,

Udstillingsbygningen, Kjøbenhavn V.  
Ludwigsbergs Donkey Pumper,  
Pulsometre, Centrifugalpumper,  
samt alle Sorter Pumper og Sprøjter  
i bedste Konstruktioner  
til billige Priser.

## Engelberts originale Olie,

bedste Cylinder-Olie,  
leveres til nedsat Pris.

Mod Efterligninger advares.

## Flensborgs Skibsbygning Selskab

udfører

Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kjæder  
særdeles hurtigt og billigt.

Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

# „Dansk Søfartstidende“

begyndte den 1. Juli et nyt Kvartal. Bladet bringer Artikler om alle i Forbindelse med Skibsfarten og Fiskeriet staaende Forhold og følger alle Bevægelser paa Søfartens Omraade her hjemme og i Udlandet; det bringer ugentlige Beretninger om Fragtforholdene gennem Meddelelser fra London, Liverpool, Newcastle o/ Tyne, Lübeck, New-York og Kjøbenhavn; det indeholder Søkortarkivets „Efterretninger for Søfarende“.

„Dansk Søfartstidende“ bringer en ugentlig Oversigt over danske Skibes Bevægelser, støttet paa Meddelelser fra de fleste danske Damp- og Sejlskibs-Rederier; endvidere udførlige Meddelelser om Nybygninger, Havarier, Forlis. Det bringer Beretninger om Førhyringsforholdene, maanedlige Meddelelser om Fiskeeksporten og Fiskehandelen, Oversigt over de meteorologiske Forhold m. m. m.

„Dansk Søfartstidende“, Organ for Søfarten og Fiskeriet, fremtræder tillige som Efterretningsorgan for Skibsfarten og bringer gennem sine talrige Forbindelser i Ind- og Udland udførlige og paalidelige Meddelelser om alle Søfartsforhold.

Abonnement for Juli Kvartal 1894 à 1 Kr. 50 Øre foruden Postpenge, tegnes paa alle kgl. Postkontorer og Brevsamlingssteder, i alm. dansk Skibsførerforenings Kontor, St. Annæ Plads 13, K, fra 11—3, i Redaktionen, Holsteinsgade 9, Ø, og hos Fuldmægtig Westrup i det forenede Dampskibsselskabs Skibsinspektion. Dansk Søfartstidende egner sig fortrinligt til Annoncer, der ønskes udbredte i alle Søfartskredse i Ind- og Udland.

Annoncer modtages ovennævnte tre Steder og i Triers Bogtrykkeri, Bredgade 32, K.

## Patent

### Universal Slippeapparatet,

der er omtalt i Søfartstidende Nr. 40, anbefales til Anbringelse i Skibsbaade. Bestillinger modtages af Opfinderen og Indehaver af Patentet

Jul. Christensen — Hjertensfrydsgade 12 — Kjøbenhavn. K.

### Staaltraadstovværk

i alle Kvaliteter og Konstruktioner for Transmissioner, Hejseværker, Kraner, Tovbaner etc.

Galvaniseret Jern- og Staaltraadstovværk, Galvaniserede Staaltraads Trosser og Kabler samt Liner til Skibsbrug, Lynafledertovværk af Jern og Kobber, Staaltraadsliner til elektriske Buelamper, Transmissions-Tov af Hamp, Manila og Bomuld, Transmissions Tov- og Snoreskiver, Patent-Laase og Patent-Smørelse for Staaltraadstovværk etc. leveres fra

**KABELFABRIK, LANDSBERG a/W.**

ved Repræsentanten for Danmark

**WM. GOTTSCHALCH**

Niels Juelsgade Nr. 1,

Kjøbenhavn K

**Kjøb, Salg og Nybygning af Sejl- og Dampskibe, Uddybningsmateriel, Transportpramme, Bugser- og Petroleumsbaade**

besørges fordelagtigt af

**Ingeniør Andr. Vang, Kjøbenhavn.**

## Ny Carlsberg Øl

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

Bryggeriets Aftapningsanstalt: Pileallé 5.

Depot: Toldbodgade 14.

## Galle & Jessens

oljefri, rene Poudre

## Cacao uden Sukker

kan særlig anbefales

til Skibsbrug.

## N. Chr. Rønnes

Skibssnedkeri.

— Grundlagt 1834. —

St. Annægade 3.

Kjøbenhavn C.

## Carbolineum, Creosotolie

leveres billigt.

V. Boye & Watt, Fiolstræde 2, K.

## E. Husted & Co.

Merchants & Ship Brokers,

Newcastle on Tyne.

Telegrams: Husted.

## SABROE'S MAVEBITTER

tilberedt af J. Chr. Sabroe, Randers, prisbelønnet paa de største Udstillinger, udbredt over hele Verden, er kun ægte naar

Firmaet: J. Chr. Sabroe

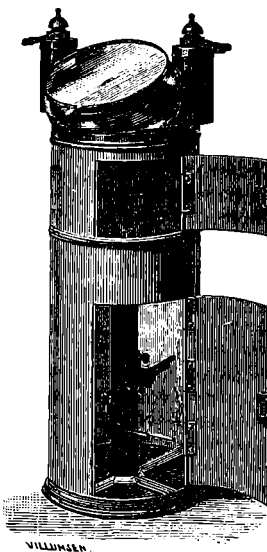
findes i Etiketten og indbrændt i Proppen.

Hoveddepot i Kjøbenhavn hos:

Herrn K. J. Grønbeck & Co.

St. Kongensgade 40.

## Cornelius Knudsens Etabl.,



37. Kjøbmagergade Kjøbenhavn.

Patent Multiplicator, Kompasser,

Sprit- og Baadskompasser,

Patent Tidsglas. Saltmaalere,

Sextanter og Oktanter.

Kaptejn Rungs

Universal-Bathometer.

Logge og Loddemaskiner.

Dybhavsthermometre

med Vendeapparat.

Barometre, Thermometre, Manometre.

Indicatorer. Tegnebestikker.

Parallellinealer.

Marinekikkerter.

Complette Dykkerdragter

Premierløjtnant Clausens

Patent Universal Deflektor.

Reparationer udføres med Omhu.

## Fransk Højesteretsdom om Skibsførerens Ansvar m. m.

Der er nylig i Frankrig afsagt en Dom, som i flere Henseender har en betydelig Interesse. Sagens faktiske Omstændigheder er i Korthed følgende: Et engelsk Skib var paa Rejse fra Calcutta til Boulogne med en Ladning Jute. Mens Skibet den 11te Juni befandt sig i det indiske Ocean, gik Styrmanden ned i Maskinrummet for at hente Proviant, ledsaget af 2 Mand, af hvilke den ene bar en tændt Petroleumslampe. Styrmanden og den Mand, hvis Hænder var fri, kunde ikke løfte Laaget paa en Kiste, og Manden med Lampen satte derfor denne fra sig for at hjælpe, men ved en Rulning af Skibet væltede den og stak Ild paa Juten. Da man ikke kunde blive Herre over Ilden, sattes Kursen for Mauritius, hvortil man ankom den 23de Juni med Ladningen stadig brændende. Ilden blev da slukket, og efter endt Reparation forsattes Rejsen til Bestemmelsesstedet.

Ladningsmodtagerne og Assurandørerne søgte derpaa Rederiet og Kaptejnen til Erstatning for den Skade, der var tilføjet Lasten ved Ilden, og til Tilbagebetaling af Frcs. 60,000, som var forskuteret paa Mauritius til Dækning af Udgifter. Kaptejnen paa sin Side forlangte Havarigrosse-Opgør.

Handelstribunalet i Boulogne dømte i alle Punkter i Skibets Favør. Appelretten i Douai frikendte Rederiet, men dømte Kaptejnen til at betale Skaden og frakendte Rederiet Ret til at faa Udgifterne dispatcheret som Havarigrosse.

Rederiets Frikendelse var baseret paa den sædvanlige Klausul om Fritagelse for Ansvar for »Acts of God . . . . . fire etc. etc. . . . and all accidents of navigation due to the fault, error or negligence of the Captain.« Tribunalet frikendte Kaptejnen, fordi han ved den citerede Klausul i Konossementet havde fritaget sig for Ansvar.

Ved Appelretten søgte Kaptejnen at dække sig under engelsk Ret, men blev afvist med den Bemærkning, at Retten ikke havde at tage engelsk Ret i Betragtning. Naar franske Domstole skal afgøre Disputer mellem Franskmænd og Fremmede, havde de kun at anvende fransk Ret.

Sagen kom derefter for Kassationsretten, der vel frikendte Rederiet og dømte Kaptejnen, men dog ikke synes at have været ganske enig i Appelrettens besynderlige Opfattelse af fremmed Rets Uanvendelighed. Retten udtalte: »Naar fremmed Ret i Stridigheder mellem Franskmænd og Fremmede skal anvendes, idet Parterne udtrykkeligt eller stiltiende har accepteret den, da er en saadan Overenskomst undergivet den Betingelse, at Anvendelsen af fremmed Ret ikke i Frankrig er stridende mod den offentlige Orden. Ifølge fransk Lovgivnings Principper er en Transport Kontrakts Klausul om Ikke-Ansvar kun lovlig, forsaavidt den bevirker, at de, der søge Erstatning for Skade, maa bevise, at der foreligger Fejl hos den, der leder Transporten, eller hos hans Undergivne; derfor gjorde den Dom, som er bleven appelleret, en rigtig Anvendelse af Loven, da den, efterat det var bevist, at Ilden var foraarsaget ved Mandskabets Uforsigtighed, erklærede Kaptajnen ansvarlig og dømte ham til at betale Ladningsmodtagerne en Sum af Frcs. 66,725 i Erstatning.«

Skipperen er saaledes efter fransk Ret ansvarlig for

sine Undergivnes Fejl og Forsømmelser i Udførelsen af deres Tjeneste ombord — han hæfter ubetinget, altsaa selv om der ikke kan lægges ham personlig nogetsomhelst tillast. Man synes under Sagen fra begge Sider at have været ganske enig om, at det passerede var Kaptejnen utilregneligt, men ligesaa enig synes man at have været om, at dette ikke kunde diskulperes ham. Denne strenge franske Opfattelse beror paa en urigtig Anvendelse af Princippet om Herrens Ansvar for sine Tjeneres Handlinger.\*) Skibsførerens er ingenlunde Herre i den Forstand, som dette Princip forudsætter — han er tvertimod selv Tjener. Driftsherren er Rederen — det er ham, der faar Fortjenesten (om der bliver nogen), og det er derfor ogsaa ham, der maa bære hele Foretagendets Risiko. Skipperens ubetingede Ansvar strider mod Billighed og alle fornuftige Retsgrundsaetninger. Reglen maatte ialfald forudsætte, at han havde en bestemt Ret til selv at vælge sit Mandskab — men end ikke i Frankrig er der indrømmet ham en saadan Ret. Disse Ræsonnementer ere imidlertid kun en daarlig Trøst for Skibsførerne — den sørgelige Virkelighed bliver dog tilbage: En dansk Kaptejn, der ankommer til en fransk Havn, med en Ladning, der undervejs er bleven beskadiget ved Mandskabets Fejl, risikerer at blive dømt til at betale hele Skaden, selv om bevisligt intetetsomhelst kan bebrejdes ham — selv om han i enhver Retning har optraadt som den mest omhyggelige og samvittighedsfulde Mand. Det nytter ham ikke at paaberaabe sig, at den danske Sølov, i Overensstemmelse med andre civiliserede Landes Sølove, giver ham Adgang til at bevise, at han ikke har ladet det mangle paa behørig Opmærksomhed og Tilsyn — og ligesaa lidt nytter det ham at forsøge at kontrahere sig fri for dette Ansvar; thi det strider mod den franske offentlige Orden. Der gives faktisk intet Middel, hvorved han kan værges sig mod dette urimelige Ansvar, for hvilket der ikke kan anføres nogensomhelst fornuftig Rets- eller Billighedsgrund. Hans eneste Trøst faar være, at den danske Sølov dog altsaa langt fra har været saa slem mod ham, som den kunde være. Bestræbelserne for at formilde den er som Forsøg paa at udsie Myggen — Kamelen maa han dog sluge med Hud og Haar, naar han er saa uheldig at være bestemt til en fransk Havn.

Er Kassationsrettens Dom saaledes beklagelig for det heromtalte Punkts Vedkommende, maa man paa den anden Side være tilfreds med det Resultat, den kom til for Havarigrosse-Spørgsmaalets Vedkommende. Dommen siger herom:

»Med Hensyn til Havarispørgsmaalet og den Indsigelse, der er rejst, at Udgifterne blev afholdt uden forudgaende Skibsraad, indbefatter Code de Commerce Art. 400 under Havari-Grosse de Tab, der med Nødvendighed er lidt, og de Udgifter, der er paadragne efter afholdt Skibsraad til

\*) Motiverne til den danske Sølov gør sig skyldig i en lignende Misforstaaelse, idet det hedder: »Her er ingen unaturlig eller ubillig Strengthed mod Skipperen; snarere kunde det siges, at Grundsætningen i D. L. 3—19—2. maatte føre til en for Skipperen langt hyrdefuldere Regel.« Rederen, ikke Skipperen er »Husbond.«

Sikkerhed og fælles Frelse for Skib og Gods fra Lastningen og Afrejsen til Ankomsten og Losningen. Men Skibsraad er ikke en væsentlig Betingelse for Havarigrosse. Det er kun nævnt som en Maade, hvorpaa man kan bevise Faren, i hvilken Skibet er stedt og Nødvendigheden af at bringe et Offer eller gøre et Udlæg til fælles Sikkerhed og Bedste. Andre Maader (at bevise det paa) kan sættes istedet og især en Søforklaring, afgivet af Kaptejnen i Overensstemmelse med Lovens Art. 242. I nærværende Sag afgav Kaptejnen to saadanne Forklaringer, en paa Mauritius og en anden i Boulogne. I begge disse erklærede han, at da Skibet og Ladningen var i overhængende Fare paa Grund af den Ild, der udbrød den 11te Juni, saa besluttede han i fælles Interesse og til fælles Bedste at devere og styre for Port Louis.

Dommen ved Retten i Douai modsiger ikke denne Erklæring, men siger endogsaa, at »da alle Midlerne til at faa Bugt med Ilden vare frugtesløse, var Kaptejnen nødt til at forandre Kurs og sejle til Mauritius, hvortil han ankom den 23de Juni med Ladningen stadig brændende.« Endvidere har det ingen Betydning, at Forandringen af Ruten, Forsejlingen til Nødhavn og de derved foraarsagede Udgifter havde til Aarsag ikke en Sø-Risiko, men en Fejl, som var Kaptejnen tilregnelig, thi ihvorvel den Skade, som er en Følge af Kapteinens eller Mandskabets Fejl, i Princippet er partikulært Havari, havde Rederen befriet sig for Ansvar for saadan Fejl ved en Klausul i Certepartiet, hvis Gyldighed var indrømmet af Appelretten. De Udgifter, der var løbne paa ved at anløbe Mauritius, maatte derfor klassificeres som Havarigrosse, og ved at erklære dem for partikulært Havari og dømme Rederen til at betale Ladningsejeren de forskulerede Frcs. 60000 havde Retten i Douai fortolket Loven fejlagtigt.

Det er altsaa fastslaaet, at forudgaaende Afholdelse af Skibsraad efter fransk Ret ikke er nødvendig Betingelse for Havarigrosse — men hermed er naturligvis ikke sagt, at Afholdelse af Skibsraad er unødvendig; det er tvertimod en Forsigtighedsregel, som aldrig bør forsømmes. J.

## Forbindelsen mellem Sjælland og Jylland om Vinteren.

Paa det i sidste Uge her i Byen afholdte almindelige danske Handelsmøde holdt Hr. Apoteker Hoffmeyer fra Grenaa et af en Diskussion efterfulgt Foredrag om det ovenfor angivne Emne. Vi benytte »Berl. Tid.«'s Referat.

Apoteker Hoffmeyer erindrede først om, at han selv allerede for en lang Aarrække siden havde deltaget i Forhandlinger om at benytte Grenaa Havn som Led i Forbindelsen mellem Jylland og Sjælland, og om, at han ogsaa i de seneste Aar havde deltaget i saadanne Forhandlinger. Staten havde som bekendt kastet sig stærkt over Jernbanebygning, men derimod beskæftigede Staten sig sammenligningsvis ikke meget med Samfærdslen tilsøs, — bortset fra den for Jernbanetrafiken nødvendige Dampskibsforbindelse over Belterne. Varerne forsendtes nu paa en noget besynderlig Maade pr. Bane fra København til Jylland. En Sending Varer fra København til Grenaa tog under ganske almindelige Forhold 6 Dage, mellem Odense og Grenaa 5 Dage. Hvad var Grunden til denne Sendrægtighed? Ja, man havde bl. a. paastaet,

at Vognene, der gik til Grenaa, maatte fyldes undervejs, og at de derfor maatte gaa over Vestjylland. Derimod maatte det erkendes, at det Forenede Dampskibsselskab befordrede Varerne med stor Hurtighed, og at det endogsaa i Gerning fulgte Ordet: Noblesse oblige. Men nu under vanskelige Isforhold? Ja, da kom der først ret Misere over Landet med Hensyn til Vareforsendelsen. Vel bestræbte man sig for at holde Havnene aabne, — men selv den bedste jyske Havn, Aarhus, lukkedes i strenge Vintre. En Rende kunde dog her ved daglig at passeres af Isbryderen holdes aaben. Hvad Grenaa angik, da var den af de nu bestaaende Havne den, som var længst isfri. Grenaa Havn var 4½ Td. Land. Paa Grund af Tilsanding kunde for Tiden kun Skibe af indtil 10 à 11 Fods Dybtgaaende besejle Havnen, og denne kunde desuden ikke besejles, naar det var Nordoststorm — en Mangel, som dog kunde fjernes ved Anlægget af en Bølgebryder. Efter dernæst at have erindret om de økonomiske Ulykker, den strenge Vinter i 1893 havde bragt Landet, og ikke mindst Kjøbenhavn, — bemærkede han, at man burde gøre, hvad man kunde, for at afværge saadanne Kalamiteter. Der maatte allerførst anlægges en Havn i det nordlige Sjælland; Kjøbenhavn og Kallundborg lukkedes forholdsvis hurtigt i Isvintre. Mange Aars Erfaring — ogsaa fra Vinteren i 1893 — viste, at Grenaa Havn var aaben paa Tider, hvor de andre østjyske Havne ikke vare det. Man kunde mellem østjyske Havne vælge mellem Fredericia, Aarhus og Grenaa, og denne sidste maatte som sagt erfaringsmæssigt betegnes som det mest isfrie Punkt. Forbindelsen Kallundborg—Aarhus var ganske vist i de senere Aar bleven gjort meget bedre og vilde vel blive endnu meget bedre — ved større Dampskibe og Dampfærger —, hvis Trafiken voksede. Han nævnedes Gilleleje, som det Punkt i Nordsjælland, der oftest nævnedes af Sagkyndige som det, der bedst egnede sig til et Havneanlæg. Da Grenaa havnen havde kostet ½ Million, gik han ud fra, at Gillelejevognen kunde med streng Økonomi anlægges for ca. 700,000 Kr. Staten kunde formentlig overtage Grenaa Havnen eller hjælpe Byen til at forbedre denne med en Udgift af 300,000 Kr. Grenaa Havn vilde derefter kunne benyttes i Tider, hvor Aarhus ikke kunde benyttes; det faldt ham nemlig selvfølgelig ikke ind, at den lille By Grenaa skulde konkurrere med den store By Aarhus.

Han foreslog endelig en Resolution, hvori Mødet navnlig udtalte sig for, at der anlagdes en Handelshavn paa Sjællands Nordkyst med Forbindelse med det mest isfrie Punkt paa Jyllands Østkyst.

Grosserer Laurentzius mente, at Gillelejevognen under alle Omstændigheder ikke vilde blive dyrere end af Hoffmeyer anslaaet.

Konsul Cloos, Frederikshavn, sluttede sig vel væsentlig til Hoffmeyer, men mente dog, at Naturforholdene kunde bevirke, at Frederikshavn blev den eneste isfrie Havn.

Købmand Callesen, Frederikssund: Hundested Havn, der let kunde forbedres og udvides, afgav den bedste Forbindelse.

Købmand J. M. Jørgensen, Fredericia: Fredericia havde med sin 18 Fod dybe Havn — uden Sandbanker udenfor — et stort Fortrin, ligesom ogsaa dens centrale Beliggenhed havde sin store Betydning. Man maatte huske, at der skulde stærke Skibe til at bryde Isen i Kattegat. Han maatte saaledes anbefale Fredericia fremfor Grenaa.

Hoffmeyer havde, som anført, ikke glemt at nævne Fredericia. Men det maatte ikke glemmes, at de Skibe, der i Isvintre skulde fra nordsjællandske Havne til Fredericia, maatte gaa saa langt nordpaa, at de næsten kom i Højde med Grenaa, — skulde det saa ikke være bedre, at de saa indenfor til Grenaa? (Munterhed). Vanskelighederne steg, naar man kom sydpaa.

Agent Tachau, Thisted: Nærværende Sag havde endnu større Betydning for Sjælland end for Jylland; han vilde derfor haabe, at naar den engang skulde føres igennem, den da maatte finde kraftige Talsmænd ogsaa paa Sjælland.

Resolutionen, som det overdroges Mødets Bestyrelse

at bringe til vedkommende Autoriteters Kundskab, ved toges dernæst enstemmig; 2 (de Delegerede fra Helsingør) stemte ikke.

## Sø- og Handelsretsdomme.

S. S.  $\frac{375}{94}$ , Dom afsagt den 30. Maj 1894.

En Matros rømt fra »Norge« i New-York, uden at skyldte Hyre, dømt i Henhold til Sølovens § 298 til simpelt Fængsel i 3 Uger og paalagt Sagens Omkostninger.

S. S.  $\frac{193}{94}$ , Dom afsagt den 8. August 1894, angaaende Lægtningssomkostninger.

Damperen »Eva« kom her til fra Odessa med en stor Ladning Byg, hvoraf den største Del var indladet løst i Skibet uden Adskillelse, men bestemt til 16 forskellige Modtagere. Konossementerne indeholdt følgende Klausul: »any lighterage incurred to reach port of discharge to be at consignees' risk and expence, to be borne proportionally by the whole cargo.«

Noget før Damperens Ankomst havde et herværende Skibsmæglerfirma anmodet Lægningsmodtagerne om at opgive Losseplads med Tilføje at Skibet antoges at ligge 23 Fod dybt ved Ankomsten. Lægningsmodtagere for over Halvdelen af Ladningen svarede, at de ønskede Skibet losset ved Korn tørrings- og Oplagsmagasinet, hvorimod flere Lægningsmodtagere og derunder Indstævnte i nærværende Sag sendte Mæglernes Skrivelse tilbage med følgende Paategning: »Forevist, men uden særlig Interesse i, hvor Skibet kommer til at ligge.«

Da der var Bolværksplads ledig ved det nævnte Magasin, gik Skibet dertil, men maatte paa Grund af sit Dybtgaaende først foretage Lægtning af en Del af sin Ladning. Udgifterne herved, ca. 2500 Kr., fordelte det derefter forholdsvis paa samtlige Modtagere, men Indstævnte vægrede sig ved at betale sin Del, under Hensvisning til, at Skibet godt kunde komme til Bolværk uden Lægtning, nemlig i Kalkbrænderihavnen, (Sagsøgeren har ikke under Sagen protesteret mod, at denne i herværende Tilfælde regnedes som Del af Kjøbenhavns Havn, og Retten har saaledes ikke haft Anledning til at afgøre Spørgsmaalet om Rigtigheden heraf. Ved Larsens Plads, hvor der ogsaa er dybt nok, var Bolværket paa den Tid, Skibet kom ind, fuldt optaget.)

Retten var enig med Indstævnte i, at han ikke kunde være pligtig til at betale nogen Del af Lægtningssomkostningerne. Saadan Pligt kunde nemlig ikke støttes paa ovennævnte Klausul i Konossementet, da denne kun omhandlede de Lægter-Udgifter, der vare nødvendige, for overhovedet at komme ind til nogen Plads i Havnen, og ej heller støttes paa Sølovens § 135 jfr. § 114, da den Majoriteten der tillagte Ret netop er betinget af, at »Adgangen til den anviste Plads er aaben, og at Skibet der kan ligge flot og sikkert«, ligesom der heller ikke i Indstævntes Paategning paa Mæglernes Skrivelse kunde ligge noget Samtykke til, at Skibet henlagdes et Sted, der paadrog ham Ekstraudgifter, og det saa meget mindre, som det ikke var meddelt Indstævnte, at der var Tale om at henlægge Skibet paa saadant Sted.

Indstævnte blev herefter frifundet. Sagens Omkostninger hævdedes.  
E. T.

## Fra Sø og Land.

I Følge Indberetning fra det kgl. Generalkonsulat i Stettin ville det i Swinemünde garnisonerende Artilleriregiments Skydeøvelser i Aar finde Sted i Tiden fra 28de August til

14de September, forventelig paa følgende Dage: 28. og 29. August, 1., 5., 6., 7., 12. og 14. September.

Der bliver skudt med Kystskytset fra Øst- og Vestbatteriet. Det første Skud falder Kl. 8 om Morgenen.

For at forebygge Ulykkestilfælde forbydes det Skibe og andre Fartøjer paa de nævnte Dage at løbe ind og ud af Havnen saa længe Skydningen varer.

Ovenstaaende bringes herved til de Søfarendes Kundskab. Udenrigsministeriet, den 21de August 1894.

## Fra Frederikshavn skriver vor Korrespondent den 21. August.

Islandsfiskeriet. Ifølge en til det herværende Rederi »Vendsyssel Fiskeexportforretning« indløben Efterretning fra de under Island fiskende to Kuttere »Prinsesse Marie« og »Emilie Franziska« er Fiskeriet hidtil gaaet godt. Fiskeriet er dels foregaaet paa Ønundarfjord dels paa Dyrefjord; sidstnævnte Sted have Rødspætterne været af fortrinlig Kvalitet. Saasomt Kutterne have fanget saa stort et Kvantum, at de medbragte Tønder ere fyldte, hvilket de haabe at have gjort i Løbet af August Maaned, ville de strax begynde Fiskeri af Torsk, som det er Mening at føre levende frem til Markedet i Kutternes Dam, enten til England eller Kjøbenhavn. Trawl-damperen »Cimbria« har af og til medført mindre Partier fersk Rødspætte fra Kutterne til det engelske Marked.

Solgt Fiskekutter. Skipper Gainæs har som bestyrende Reder for Kutteren No. 73 »Marie« af Frederikshavn, solgt denne til Domø i Sverrig for en Sum af 6600 Kroner; saavidt erindres, er det den 5te Fiskekutter der i Løbet af et Aarstid fra Frederikshavn er afhændet til Sverrig.

Om Losning af Sild i St. Petersburg skriver Firmaet P. Bornholt & Co. til »Shipp. Gaz.«: Det glæder os, at den Maade, hvorpaa Sildelosning foregaa i St. Petersburg, har vakt Deres Opmærksomhed, medens det i høj Grad forundrer os, at Skibsredere i saa lang Tid stiltiende har ladet sig nøje med Forholdene, som de nu er. Hele Sagen ligger nemlig i deres Hænder, og vi har anset det for vor Pligt gentagende at minde dem om, at andre Forholdsregler bør tages. Dampskibe vedbliver at komme her med Sild uden Certeparti, og med Hensyn til Losseregler har de ikke et eneste Ord, hverken om hvor mange Tønder, der skal losses daglig eller i hvor mange Dage, der skal losses. For Sildelosning er af Autoriteterne udpeget kun en lille Krog (Heering Creek), i Havnen hvor højst to eller tre Baade kan faa Plads ad Gangen. Under saadanne Omstændigheder er det underligt nok, at Lastemodtagerne ikke gør Skridt til at bevæge Autoriteterne til at foretage noget; men vi frygter stærkt for, at de ikke vil gøre sig denne Ulejlighed, dersom ikke Skibsrederne bestemt afslaar at sejle hertil med Sild, medmindre der udstedes Dokumenter, som fastsætter en bestemt Tid for Losning. Naar saadanne Dokumenter forelaa, vilde Lastemodtagerne i deres egen Interesse være nødt til at henvende sig til Autoriteterne for at faa en Forandring i Tingene. Det tør imidlertid haabes, at det ogsaa vil hjælpe betydelig, at Sagen bliver fremdraget i Pressen.

Kollision mellem et dansk og et engelsk Dampskib. Søndag den 12te Februar 1893 kolliderede i Følge »Norges Sjøfartstidende«, i Bosphorus engelsk Dampskib »Sandhill« og dansk Dampskib »Nordkap« under følgende Omstændigheder: Begge Fartøjer var bestemt for Havnen ved Kavak, der ligger paa den asiatiske Side, ca. 1 Mil fra Indsejlingen til det sorte Hav, og havde Lods ombord. »Sandhill« kom ved Bosphorus med halv Fart, men da den saa »Nordkap« halede ind paa den, øgedes Farten. Da »Sandhill« imidlertid igen sagtnede Farten, var Afstanden mellem de to Skibe ved Ankomsten til Kavak mindre. Fartøjernes Stilling ved Kavak var: »Nordkap« befandt sig paa den asiatiske Side ca. 2 Kabellængder fra Land, og »Sandhill« befandt sig



omtrent 1½ Kabellængde paa Styrbord Boug af dette Fartøj og ca. 1 Kabellængde forud. »Nordkap« løb ved Ankomsten til Havnen noget hurtigere end »Sandhill«, der gav Bagbord Ror i den Tanke at gaa foran »Nordkap«; men saamtidig gav ogsaa »Nordkap« Bagbord Ror for at komme paa Indsiden, medens Skibet saamtidig gav nogle Slag med Maskinen. Da man imidlertid saa, at »Sandhill« var lige foran Bougen, stoppedes øjeblikkelig Maskinen, men førend »Nordkap« fik Tid til at bakke, havde den truffet »Sandhill« paa Siden, og begge Fartøjer blev beskadigede. Ved Konsularretten i Konstantinopel, hvor der ikke var nogen søkyndig Assessor, tilagdes »Nordkap« hele Skylden for Kollisionen, medens »Sandhill« blev frikendt. Denne Dom, der appelleredes, var 28de Juli for i Retten i England, hvilken fandt, at Konsularrettens Dom maatte ophæves og begge Fartøjer anses for at have lige Skyld i den stedfundne Kollision, hvilken Dom Retten anbefalede til Hds. Majestæts Sanktion.

Ny Skibsmæglertarif. Den norske Generalkonsul i Havre indberetter i Følge Norges Sjøfartstidende den 31te Juli d. A. følgende:

Herved har jeg den Ære at indberette, at der i »Journal officiel« for den 28de d. M. er offentliggjort et fransk Regeringsdekret af samme Dato, hvori en ny Skibsmæglertarif fastsættes for Havnen ved Château d'Oléron paa Øen Oléron i Departementet Charente-Inférieure.

I Følge nævnte Tarif erlægges dersteds i Klareringsgebyr for Sejl- og Dampskibe:

fra	1— 50 Tons	....	Fr. 3
»	51—100	—	..... » 5
»	101 Tons og derover	»	10

hvilket Gebyr udgør Betaling for saavel Ind- som Udklarering.

Forøvrigt er Skibsmæglerne berettigede til for Oversættelse af Dokumenter, Befragtning og Salg af Fartøj at oppebære Afgifter, som væsentlig er overensstemmende med de, som er gældende i andre franske Havne.

Et Fartøj plyndret af Arabere. Da den britiske Skonnert »Mayer« fra Gibraltar, som sejlede derfra den 28de Juli med en Ladning Kul og Genøver til Melilla, laa for Vindstille ved Kysten af Marocco, blev den entret af en bevæbnet Bande »Riff« Arabere. De satte sig i Besiddelse af Ladningen, rev det britiske Flag ned, rev det i Stykker og trampede paa det.

Kaptajnen og hans Søn holdtes bevogtede med ladte Bøsser. Efter at de fuldstændig havde plyndret Skib og Mandskab, fjernede de sig. Næste Morgen kom der en Brise, og »Mayer« vendte tilbage til Gibraltar, hvor den ankom om Tirsdagen (31te Juli). (Times).

Uddannelse til Koffardifart. De Forenede Staters Damp-Krydser »Enterprise« (et Øvelsesskib for Koffardikadetter) er ankommen til Mersey, hvilket er af særlig Interesse netop nu, da Spørgsmaalet om Bemanning og Officers-Uddannelse er paa Dagsordenen. Medens de britiske Øvelsesskibe ligge fast, gøre de Forenede Staters Togter. »Enterprise« er rigget som en Bark med fuld Sejl- og Dampkraft. Den er 214 Fod lang, 35 Fod bred; dens Dybgaende er 16 Fod og Drægtighed 1,375 Tons. Dens Maskine er paa 1,200 Hestekraft, og den har 6 Kanoner.

Den føres af Kaptajn i de Forenede Staters Flaade John T. Merry, og der er 113 Kadetter i 17—20 Aars-Alderen om Bord.

De have alle bestaaet en stræng Forberedelses-Eksamen og aflagt Prøve paa legemlige Færdigheder. (Times)

Dampskibet Nyland har udført sin 1000de Tur mellem Frederikshavn og Christianssand. I den Anledning afholdtes i sidstnævnte By en Del smukke Festligheder, og der overrakte Skibets Fører, Kaptajn Hannestad, et Sølvkrus og

Iste Styrmand Schlytter 6 Spiseskeer i Etui. I Frederikshavn afholdtes en Middag for Kaptajnen og der blev af Byens Handelsforening opslaaet en Sølvplade med Inskription i »Nyland's Salon.

I Følge Indberetning fra den Kgl. Generalkonsul i Leith er en Sømand ved Navn S. O. Sørensen, der den 25de September f. A. blev forhyret i Cardiff som Kok med det engelske Skib »Arethusa« af Greenock, afgaaet ved Døden af gul Feber paa Hospitalet i Rio de Janeiro den 14de Marts d. A. Board of Trade opgiver hans Adresse som »Kulden Danmark«.

Da dette Sted er ukendt og da den Afdødes Familie heller ikke kendes, opfordres herved enhver, der maatte kunne give Oplysning herom til at henvende sig til undertegnede Ministerium.

Udenrigsministeriet, den 14de August 1894.

Dødsfald. Grosserer, forhenværende Skibsfører M. M. Koedt er i Følge Norges Sjøfartstidende afgaaet ved Døden paa Bygdø i en Alder af omtrent 55 Aar.

Afdøde, der var Slesviger af Fødsel, kom tilsøs i en ung Alder og førte tidligere Skib, navnlig paa Kina og Ostindien. For omtrent 16 Aar siden kom han til Norge og førte i en længere Aarrække Skib fra Kristiania, indtil han for nogle Aar siden grundede en større Generalagenturforretning i Assuranceafaget.

Forleden blev han ramt af et Slagtilfælde og uden at komme til Bevidsthed afgik han ved Døden.

Afdøde, der for nogle Uger siden kunde højtideligholde sit Sølvbryllup, var dansk med Liv og Sjæl, men omfattede ligeledes sit nye Fædreland med oprigtig Kærlighed. Hans varme Hjerter og redelige Vandel havde skaffet ham mange Venner blandt os, der med stor Deltagelse og Sorg vil modtage Budskabet om hans Bortgang.

Ifølge Meddelelse fra det engelske Board of Trade er en dansk Sømand J. C. Jensen, 29 Aar gammel, der var forhyret med det i Hartlepool hjemmehørende Skib »Olympia«, formentlig forulykket med det nævnte Skib. Den paagældende havde opgivet sin Adresse i England som 190 Bute Road Cardiff, men ingen Underretning har været at tilvejebringe efter denne Adresse. Han efterlader sig et mindre Beløb.

Da den Afdødes Slægt og Hjemsted ere ukendte, anmodes enhver, der maatte kunne give Oplysninger i saa Henseende, om desangaende at henvende sig til undertegnede Ministerium.

Udenrigsministeriet den 22de August 1894.

## Havarier, Forlis m. m.

Dampskibet »Fanø«, Kapt. John Andersen, passerede den 15de ds. Kl. 8½ Formiddag paa Rejse fra Hull til Kjøbenhavn en Skonnert uden Sejlføring og tilsyneladende uden Kommando. Det viste sig at være Skonnerten »Marie« af Ystad. Den var trælastet, og Dækslasten laa endnu fast. Mandskabet havde forladt Skibet, vistnok i Storbaaden, som var borte. Beliggenheden var 115 Kvartmile misv. O. N. O. af Spurn Fyrskib og paa 54° 44' N. Br. og 2° 50' Ø. Lgd., Vejret var stormende af V. S. V. med høj Sø. Da Roret var ubrugeligt og Skibet eventuelt skulde bugseres over en meget betydelig Distance, opgaves det at forsøge at bjerge Skibet.

Den 28. Juli omtrent Kl. 5 Morgen fandt der i Nærheden af Folkestone i tæt Taage et alvorligt Sammenstød Sted i Kanalen mellem Dampskibet »Castor« af Amsterdam, der var paa Hjemrejse fra Smyrna, og Barken »Ernst« af Hamburge. Barken brasede ind i »Castor's« Styrbord-Side, hvorved »Castor« fik en saadan Læk, at den sank i Løbet af mindre

end 10 Minuter. Kaptajnen og Mandskabet, der talte 25 Mand, samt 3 Passagerer naaede til Land i deres egne Baade. »Ernst« havde faaet Bougen stærkt beskadiget og maatte bugseres i Land. »Castor« havde en Lods fra Texel om Bord, men Taagen var saa tæt, at Skibene ikke kunde skelne hinanden, før et Sammenstød var uundgaeligt.

»Majestic« af »White Star« Linien, der ankom til New-York d. 1ste August, melder, at den Søndag Nat (29. Juli) i tæt Taage oversejlede Fiskerbaaden »Antelope« paa Newfoundland's Bankerne. En af Fiskerne druknede, de andre syv blev reddede. Dog var de alle syv mer eller mindre haardt saarede af Splinter fra den knuste Baad, og en af dem døde kort efter, at han var bleven bragt om Bord i »Majestic«.

Et Telegram fra Calcutta melder, at »P. & O.« Dampskibet »Chusan«, som ankom dertil den 2den Aug., havde haft meget haardt Vejr i den bengalske Bugt. Den 25de Juli, da det var i Nærheden af Sand Heads ved Hooghly's Munding, rasede et heftigt Uvejr. »Chusan« traf der »Falls of Ettrick«, et nyt, firmastet, 2,200 Tons drægtigt Staalskib, som var paa sin første Rejse fra Liverpool til Calcutta, i en yderst farlig Situation. »Chusan« tog den paa Slæbetov hen til et sikrere Sted, men Slæberen sprang, og da Mørket faldt paa, kunde der ikke foretages videre Skridt. Kaptajnen og Mandskabet paa »Falls of Ettrick« forlod Skibet, og »Chusan« sendte nogle Lascarer derover. Disse udførte modig det yderst farlige Arbejde. Mandskabet blev reddet af »Chusan«, og Skibet blev senere bugseret ind til Calcutta. (Times).

## En engelsk Admiralitets-Dom.

I forrige Uge paadømtes, skriver Norges Sjøfartstidende, en Soretssag ved Londoner-Overrettens Admiralitetsafdeling i Anledning af en Kollision, der den 17de Marts d. A. fandt Sted mellem det tyske Dampskib »Stockholm« af Stettin og det engelske Dampskib »Juno« af Newcastle. Forhandlingerne under Sagen gav ifølge »Børsenhalle« et ganske ejendommeligt Resultat. »Stockholm«, der er 727 Brutto Reg. Tons og tilhører Neue D. Co. i Stettin, var med Stykgods bestemt fra Stettin, til London. Da Skibet den 17de Marts ankom til Gravesend, tog det, da der paa Themsen hersker Lodstvang, en Trinity Lods og gik under dennes Forelse til Milwall Dok i London. Da Dampskibet med en indgaaende Flod, der havde en Fart af 2½ Knob, ifølge Søvejsreglerne holdt sig paa Nordsiden af Floden, altsaa til den om Styrbord liggende Side af Revieret, og var ankommen i Nærheden af Milwall Dok, maatte det dreje til. Vejret var paa den Tid disigt med svag sydostlig Vind. »Stockholm«s Signallanterner var anbragt paa foreskrevne Maade, og en Hæklanterne blev ligeledes hængt ud. Lodsens paa »Stockholm« gav fire Stød i Damppipen og begyndte derefter at svaje, idet han lod et Anker falde ret op og ned. Dampskibet begyndte straks at dreje rundt, men drev dog med Floden tæt under den nordre Bred noget længere opover. Henimod Kl. 8 Aften laa det tyske Dampskib omtrent SSO an, lige i Nærheden af og paa samme Højde som Dampskibet »Denmark«, hvilket sidste laa langs Siden af Dokkens øvre Pierhoved med Stevnen tæt op til Dokslusen og Agterenden, omtrent 25 Fod udenfor Duc d'Alben, og ventede paa, at Slusen skulde blive aabnet. Dampskibet »Stockholm« havde endnu bestandig sit Anker i Grunden med omtrent 4 Favne Ketting ude og laa næsten stille. Maskinen, som kort iforvejen havde gjort et eller to Slag fremover, var atter stoppet. Nu bemærkedes fra »Stockholm« Toplanternen og den grønne Lanterne fra et Dampskib, som allerede var temmelig nær og hurtig nærmede sig »Stockholm«s Bagbords Laaring. Det kommende Skib, som senere viste sig at være »Juno«, kom nedover og blev fra Folkene ombord i »Stockholm« præjet saa højt som mulig. Ikke desto mindre kom det engelske Dampskib

hurtig ned paa »Stockholm« og ramte med sin Stevn og Styrbords Baug »Stockholm« om Bagbord i skraa Retning noget agterligere end midtskibs, hvorefter det tyske Dampskib sank.

»Juno«, der er 1302 Brutto Reg Tons, havde Maskiner paa 200 Hestes Kraft og var bemanded med ialt 27 Mand. Det havde 32 Passagerer ombord og var med fuld Ladning Stykgods bestemt fra London til Newcastle. Efter saavel Besætningens som den ombordværende Trinity Lods's Udsagn var Vejret taaget og mørkt med svag nordlig Bris og halv Flod, der løb med en Fart af 1½ Knob i Timen. »Juno« gik efter Besætningens Udsagn med sagte Fart nedover Limehouse-Reach paa Nordsiden af Farvandet (altsaa tvertimod Søvejsreglerne); det havde stoppet Maskinen og gjorde en Fart af c. 2—2½ Knob. Damppipen blev benyttet som Loven foreskrev — en længere Tone med korte Mellemløb — Lanterneerne var i Orden. Udskiggen meldte Lodsens et hvidt Lys omtrent en Streg til Styrbord og tilsyneladende i en Afstand af 3—400 Yards. »Juno« rykkede langsomt frem mod det hvide Lys og opdagede, da det kom nærmere, at det var Hæklanteren paa et Dampskib, der laa i skraa Retning eller ikke fuldstændig opsvajet i Farvandet med Stevnen mod den nordlige Bred og ligefor Bougen af »Juno«. »Juno«s Maskine gik straks med fuld Kraft agterover og Roret blev lagt haardt Styrbord, men det var umuligt længer at undgaa en Kollision, og »Juno« ramte »Stockholm« omtrent paa Midten, beskadigede nogle Plader i samme(!) og fik selv ubetydelig Skade.

Begge Kaptajner hævdede, at de havde været under obligatorisk Lodsforelse, navnlig fremhævede »Juno«s Forsvarer, at »hvis dette Skib havde foraarsaget Kollisionen, maatte Skylden herfor ene og alene tilskrives Lodsens.« Admiralitetets Dom lød paa, at begge maatte tage hver sin Del af Skylden.

Vi kan ikke undlade, skriver »Børsenhalle«, at udtrykke vor Forundring over denne Dom, saa meget mere som Retten i Motiveringen af Dommen udtrykkelig har erklæret, at der paa »Juno« ikke var bleven holdt tilborlig Udskig. At »Juno«, i Stedet for efter Loven at holde sig paa Sydsiden af Revieret, gik langs Nordsiden af dette, at det i Stedet for at give »Bagbords Ror«, hvorved sandsynligvis Skibene vilde have gaaet klar af hinanden, gav »Styrbords Ror« og derved rendte ind i Siden paa »Stockholm«, synes ikke af den engelske Dommer at blive regnet som Forseelser. Hvorledes det hænger sammen med »Juno«s sagte Fart nedover, der kun skulde ansættes til 2 à 2½ Knob, medens Skibet i Folge Mandskabets eget Udsagn havde en Strøm imod sig, der løb 1½ Knob, saaledes at Farten over Grunden indskrænkedes til 1 Knob, vil enhver kunne skønne, naar han betænker, at »Stockholm«, der endog blev ramt under en meget spids Vinkel, desuagtet blev boret i Sænk. »Juno« maa i Virkeligheden have haft langt mere Fart, end Folkene der ombord havde anslaaet denne til; thi med kun en Knobs forovergaaende Bevægelse havde Dampskibet ikke kunnet tilbagelægge de 3—400 Yards til »Stockholm«s Liggeplads saa hurtig som den gjorde, da det mindst dertil maatte have brugt 10—12 Minutter. Dommeren lagde det tyske Skib til Last, at det ikke havde haft Udskig agterud og ikke havde givet »Juno« noget Signal. Enhver uheldet maa dog tilstaa, at det maatte være haardt for den tyske Kaptajn at blive kendt skyldig, uagtet han havde gjort alt, hvad Søvejsreglerne foreskrev, medens »Juno«, hvis Lods maatte vide, at det var kort før Doktid, da der altid samler sig Skibe foran Indløbet til Milwall-Dock, som Folge deraf saa meget mere burde have holdt sig ud af Slusen og paa Revierets Sydside, som Loven foreskriver. Dette Tilfælde erindrer os om et lignende, der hændte engang tidligere. En Hamburger Bark blev en Nat i klart Vejr med Sidelanterne i Orden og med rebede Sejl krydsende mod Nordostpassaten rendt paa et af et engelsk Opiums-dampskib ved Pulu Sapata i Kina-Søen. Damp-

skibet havde baade Under- og Overlæsejl tilsat paa begge Sider. Barken fik hele Bougen ovenvands revet væk, saa at den kun kunde holdes flot ved at kaste en Del af Ladningen. Engelskmanden fortsatte, trods Barkens Besætnings Nødraab, sin Rejse og gik til Bombay. Folkene ombord i Barken havde imidlertid lagt Mærke til Dampskibets ejendommelige Rig og Bygning, og da dette en Dag løb ind i Honkong Havn, medens Barken laa der, blev den øjeblikkelig genkendt og Klage indgivet over den. Tiltrods for at Kaptajnen ikke kunde nægte, at han i den omhandlede Nat havde været i Kollision ved Pulo Sapata med en fremmed Bark, hvis »Klyverbom han kun havde revet væk«, tiltrods for at der endnu ombord paa Barken fra Kollisionen fandtes en Schekkel af Messing, der var identisk med lignende ombord i Dampskibet, og tiltrods for, at hele Barkens Besætning erklærede sig beredt til at beedige, at det var det Dampskib, der havde forårsaget Kollisionen, lød Dommerens Kendelse dog paa Sagens Afvisning. »You cannot prove it«. Kaptajnen rettede da i sin Harme det Spørgsmaal til Dommeren: »Eder Herlighed, vilde Dommen ikke være bleven aldeles modsat, hvis Barken havde været engelsk og Dampskibet tysk?«, hvorpaa Dommeren svarede: »Ved De, at jeg for denne Udtalelse kunde lade Dem arrestere. Hertil kom det nu vel ikke, men Hamburger Rederen maatte betale Omkostningerne, og den engelske Kaptajn forlod Retssalen med en Haanlatter.

## Skibsefterretninger.

### Dampskibe.

#### Det forenede Dampskibsselskab.

Alexander III, Rabe, ankom 14. Aug. til St. Petersburg, til Kbhvn., Antwerpen og Sortehavet. — A. N. Hansen, Thidemann, afgik 16. Aug. fra Algier, til Antwerpen, Kjøbenhavn og St. Petersburg. — Antwerpen, Caroc, ankom 17. Aug. til Antwerpen, til Tunis, Piræus, Constantinopel, Samsoun Trebizonde, Batoum. — Baron Stjernblad, Michelsen, afgik 22. Aug. fra Kbhvn., til Cadiz, Valencia, Tarragona, Barcelona, Marseille og Italien. — Castor, Kruse, afgik 18. Aug. fra Batoum, til Poti. — Chr. Broberg, Gøtsche, afgik 11. Aug. fra Catania, til Kjøbenhavn, Riga og St. Petersburg. — Dagmar, Hansen, passerede 19. Aug. Gibraltar, til Barcelona. — Douro, Brabrand, ankom 19. Aug. til Kjøbenhavn, til St. Petersburg. — Georgios I., Rohde, ankom 14. Aug. til Antwerpen, til Kbhvn. og St. Petersborg. — J. C. Jacobsen, Bech, passerede 20. Aug. Dover, til Kjøbenhavn. — Kiew, Rasmussen ankom 20. Aug. til Barcelona, til Livorno, Neapel og Sicilien. — Kursk, Staal, afgik 22. Aug. fra Kjøbenhavn, til Bordeaux. — Leopold II, Jespersen ankom 18. Aug. til Smyrna, til Piræus, Antwerpen, Kjøbenhavn og St. Petersburg. — L. P. Holmblad, Ingerslev, afgik 20. Aug. fra Tunis, til Piræus, Constantinopel, og Sortehavet. — Westa, Corfitzon, ankom 21. Aug. til St. Petersburg, til Bordeaux. — O. B. Suhr, Koch, afgik 21. Aug. fra Castletown, til Denia, Malaga og Cadiz. — Omsk, Kihl, ankom 11. Aug. til Antwerpen, til Algier, Tunis, Piræus, Smyrna, Saloniki og Constantinopel. — Tejo, Fenger, afgik 21. Aug. fra Frederikstad, til Alicante. — Botnia, Holm, afgik 22. Aug. fra Kbhvn. til Hangø. — Tomsk, Petersen, ankom 21. Aug. til Smyrna, til Algier, Antwerpen, Kbhvn. og St. Petersburg. — Vesuv, Gade, afgik 18. Aug. fra Livorno, til Neapel og Sicilien. — Viking, Jørgensen, ankom 21. Aug. til Memel, til Kjøbenhavn, Oporto, Madeira og Lissabon.

Constantin, Fenger, afgik 22. Aug. fra Newcastle, til Kjøbenhavn. — Esbern Snare, Holm, afgik 21. Aug. fra Newcastle, til Aalborg. — Esbjerg, Bentzen, afgik 21. Aug. fra Leith, til Odense. — Georg, J. Nielsen, afgik 23. Aug. fra Kjøbenhavn, til Newcastle. — Knuthenborg, Hansen, afgik 23. Aug. fra Odense, til Newcastle via Frederikshavn. — Kronen, Petersen, afgik 22. Aug. fra Nykjøbing, F., til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Lolland, Ankersen, afgik 22. Aug. fra Odense, til Leith via Aarhus og Aalborg. — Storebelt, Güllich, afgik 21. August fra Newcastle, til Nakskov.

Anglo Dane, Petersen, ankom 20. Aug. til Anvers, til Kbhvn. og Libau. — Axelhuus, Goll, afgik 20. Aug. fra

Trondhjem, til Kbhvn. og Stettin. — Charkow, Norden, afgik 21. Aug. fra Libau, til Hull. — Christian IX, Møllerup, ankom 20. Aug. til London, til Kbhvn. og Königsberg. — Christiansund, Jensen, ankom 22. Aug. til Stettin, til Kbhvn. og Vestnorge. — Frederik, Harboe, ankom 22. Aug. til Kjøbenhavn, til Königsberg. — Jolantha, Hansen, afgik den 22. Aug. fra Kbhvn., til Hamburg. — Kasan, Thomsen, ankom 19. Aug. til Königsberg, til Kbhvn. og London. — Laura, Christiansen, afgik 9. Aug. fra Granton, til Færøerne og Island. — Libau, Andersen, ankom 18. Aug. til Hamburg, til Kjøbenhavn, og Danzig. — Ceres, Svensson, afgik 21. Aug. fra Hull, til Kbhvn. og Libau. — Louise, Brabrand sen, afgik 22. Aug. fra Kbhvn. til Hull. — Morsø, Lind, ankom 21. Aug. til Kbhvn., til Danzig. — Moskov, Petersen, afgik 20. Aug. fra Riga, til Kbhvn. og Anvers. — Nishnij Novgorod, Harder, afgik 21. Aug. fra Anvers, til Kbhvn. og Riga. — Nordjylland, Jensen, ankom 15. Aug. til Danzig, til Kbhvn. og Hamburg. — Odin, Frisenette, ankom 10. Aug. til Hamburg, til Kbhvn. og Königsberg. — Perm, Christensen, ankom 20. Aug. til Kbhvn., til London. — Pregel, Egidiusen, ankom 20. Aug. til Libau, til Hull. — Romny, Nielsen, ankom 19. Aug. til Hull, til Kbhvn. og Libau. — Thyra, Garde, ankom 7. Aug. til Reykjavik, til Island rundt, Færøerne og Kbhvn. — Tula, Paaske, afgik 22. Aug. fra Kbhvn. til Vestnorge. — Vendsyssel, Sørensen, afgik 18. Aug. fra Kbhvn. til London. — Fano, Andersen, afgik 20. Aug. fra Kbhvn., til Libau.

### Dannebrog.

Amalienborg, Olsen, afgik fra Blyth 21. August til Kbhvn., — Christiansborg, Ewaldsen, er ankommet til Antwerpen. — Fredensborg, van Deurs, afgik fra Sundsvall 19. August til Garston. — Frederiksborg, Hartmann, afgik fra Riga 21. Aug. til Rotterdam. — Rosenborg, Schultz, afgik fra Kronstadt 18. August til Calais, passerede Kbhvn. om Aftenen 21. August.

### Nordsøen.

England, Hansen, ankom til Kbhvn. 20. August. — Holland, Jensen, afgik fra Kbhvn. 22. August til Ny Carleby. — Rusland, Schmidt, afgik fra Kbhvn. 22. August, til Memel. — Skotland, Albrechtsen, afgik fra Windau 17. August til Boness. — Tyskland, Svendsen, ankom til Goole 19. August.

### The anglo Dane Steam Ship Company Limited.

Swarland, Pii, ankom til Kbhvn. 3. August.

### Thingvalla.

Island, Skjødt, afgik fra Christianssand 17. August til New-York. — Norge, Knudsen, afgik fra New-York 11. August til Kbhvn.

### Det Store Nordiske Telegrafelskab.

H. C. Ørsted, Ørsted, ligger i Tuborg Havn. — Store Nordiske, Suenson, afgik fra Shanghai 22. August paa Kabelreparation.

### Urania.

Urania, Callesen, ankom til Terneuzen 18. August.

### Jydsk-Engelske Dampskibsselskab, Aarhus.

Hengest, Olsen, afgik fra Grimsby 17. August, ankom til Aarhus 19. August. — Octa, Enemark, afgik fra Gøteborg 16. August, ankom til Newcastle 19. August. — Orrik, Erichsen, afgik fra Newcastle 14. Aug., ankom til Gøteborg 17. August.

### J. Lauritzen, Esbjerg.

Nerma, Degn, afgik fra Esbjerg 4. Aug., ankom til Kotka 9., afgik 11., ankom til Gravelines 18. — Nordsøen, Meinertz, ankom til Ghent 6. Aug., afgik 8., ankom til Esbjerg 10., afgik 11., ankom til London 13., afgik 13., ankom til Middlesbro 15., afgik 17., ankom til Esbjerg 19., afgik 20. til Ghent.

### Sejlskibe.

#### Fanø, Nordby.

Anita, Lybecker, afgik fra Cardiff 16. Aug. til Frey Bentos. — Cingalese, Thomsen, ankom til Rosario 18. Aug. fra Rio Janeiro. — Coranna, Pedersen, afgik fra Indio Point 12. Juli til Kanal f. O. — Esperance, Toft, afgik fra Nukualofa 6. Juli til Cadix. — Havila, Mortensen, ankom til Faltal 20. Aug. fra Santos. — Professor, Callesen, afgik fra Rosario 18. Aug. til Kanal f. O. — Serapis, Winther, afgik fra Pensacola 16. Aug. til Rio Janeiro.

### Chr. Simoni, Aalborg.

Carl, Andersen, afgik fra Domsjø 17. Aug. til Chatham.

-- Kirstine, Ægidiussen, ankom til Riga 11. Aug. — S. J. Lund, Kiillesbeck, afgik fra St. Petersburg 6. Aug. til Nexø.

### M. N. Fischer, Vejle.

Olga, Schmidt, afgik fra Hull 23. Juni, ankom til Pensacola 19. Aug. — Wedle, Henningsen, afgik fra Filadelfia 18. Aug. til Rio Grande.

### M. J. Ipsen, Rønne.

Camtoos, Pedersen, afgik fra Helsingfors 17. Aug. til Leith. — Brg. Emblem, Espersen, har ligget paa Rønnes Red vestgaaende.

## Fragtberetninger.

D'Hrr. **Holm & Wonsild**, Kjøbenhavn og Lübeck, meddele os den 23. August:

For Dampere noteres:

St. Petersburg — London 1/—, Rotterdam 1/0<sup>3</sup>/<sub>4</sub> à 1<sup>11</sup>/<sub>2</sub> d., Amsterdam eller Bremerhafen 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> d., Bremen Stad 1<sup>2</sup>/<sub>4</sub> d. à 1<sup>3</sup>/<sub>4</sub> d., Antwerpen, Dunkirk eller Ghent 1<sup>2</sup>/<sub>4</sub> d. à 1<sup>3</sup>/<sub>4</sub> d., Rouen 1.6 d., Bristolkanalen 1/6 à 1<sup>7</sup>/<sub>2</sub> d., Glasgow 1/6 d., Aberdeen 1.3 d. à 1<sup>4</sup>/<sub>2</sub> d. direkte til Østkyst Kulhavn 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> d., alt pr. 496 lbs. Hvedebasis. Til Stettin eller Lübeck 9 M. pr. 2000 Kilos til god dansk Havn 13 Mk. pr. 2000 Kilos Rugbasis, til Syd-Sverrig 12 M. pr. 2000 Kilos Rug.

Libau noterer for Dampere: Leith, Hull eller London 9 d. à 10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> d., Rotterdam 10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> d., Antwerpen 10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> d., Ghent 10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> d., Dunkirk 10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> d. à 11<sup>1</sup>/<sub>4</sub> d., Rouen 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> d., alt pr. 320 lbs. Havrebasis.

Riga noterer for Dampere: Malmø 11<sup>1</sup>/<sub>2</sub> à 12 M., Nordköping 10 M., Danmark nordligst Aarhus 12 Mk. alt pr. 2000 Kilos Rugbasis.

Danzig noterer for Dampere: Amsterdam 7 M. pr. Ton. Sukker til Dunkirk 14 francs pr. 2000 Kilos Melasse, til Bordeaux 19/20 francs pr. 2000 Kilos Melasse, til Apenrade 35 à 37<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Pf. pr. 50 Kilos Klid, 300 Tons Mel til Finland 5 à 6 M. pr. Ton, til Genua 10 sh. pr. Ton Sukker. Svensk Sundhavn til Dunkirk 7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> à 8 fres. pr. Ton Melasse.

Middlesbro—Aarhus 5 6 d. pr. Ton Phosphate og Antwerpen—Esbjerg 6/— pr. Ton Phosphate.

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

Der er intet Nyt til det Bedre at berette om Fragtmarkedet i forløbne Uge. Som Regel spores der i August Maaned en fastere Stemning i Fragterne til og fra Steder som henad Efteraaret afsperres af Is, da Købmændene som Regel ønske at sikre sig Skibsrum for de Ladninger, som ere solgte c. i. f. til saadanne Havne, men i Aar har en saadan Bedring ikke indfundet sig, tvertimod ere Kulfragterne til Østersøen lavere end i Foraaret, idet der saaledes f. Eks. afskibes store Partier til Kronstadt à 3/10 hvortil der i Foraaret betaltes 4/3.

Følgende Fragtslutninger rapporteres.

Dampskibe:

Fra Cardiff til Helsingør 5/3, Gibraltar 5/3, Cadiz 6/3, Tunis 7/—, Barcelona 9/—, Malta 3/9, Odessa 4/9.

Kronstadt til London 20/— for Planker og Bord, Rafsø til San Sebastian 56 Pesetas, Riga til Ardrossan 6 6 pr. Load Sleepers, Windau til Boness 6/6.

Bilbao til Rotterdam 5/6, Middlesbro 4/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, Porman til Glasgow 8 3, Benishaf til Tyne 8/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub>.

Alexandria til U. K. Kontinentet 10/6 à 11/—, Taganrog til Hamburg 11/6, Donau til Rotterdam 13/3. Odessa til Bremen 10/6 Amsterdam 9/3.

Bombay 17/—, Chittagong 28/9. Port Pirie 24/—.

Sejlskibe. Fra Liverpool til Sydney eller Newcastle

## Efterretninger for Søfarende.

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

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

**Kattegat.** De til Brug ved Opmaalning i *Kattegat* mellem *Læsø* og *Anholt*, udlagte Vagere ere inddragne.

**Sundet.** I September, Oktober og November udsættes Fiskeredskaber imellem *Helsingør* og *Rungsted*. De strække sig fra Land ud til 7 Fv. Grænsen. Redskabernes Ø. Ender ere afmærkede med Stager med grønt Flag, Inderenderne med Stager med røde Flag.

Mellem *Helsingør* og *Humblebæk* gaar man fri Ø. om Redskaberne ved at holde *Kronborg* Fyr fri Ø. for *Helsingør* Havnefyr.

Paa *Humblebæk* Havnemole tændes i Oktober i Aar et fast Fyr, som viser hvidt Lys undtagen fra S. 44° Ø. til S. 17° Ø., hvor Lyset er rødt, og lyser over de S. for *Humblebæk* udsatte Fiskeredskaber Brændetid: 15de August—15de December.

Skibsførere advares mod:

Om Dagen at ankre inder for, V. for Stagerne med grønt Flag.

Om Natten at ankre i *Humblebæk* Havnefyrs røde Fyrvinkel, naar man er N. for Linien Øst-Vest fra *Hveen* Fyr, samt at ankre V. for Linien *Kronborg* Fyr overet med *Helsingør* Havnefyr, naar man er N. for den røde Fyrvinkel.

Der er intet til Hinder for at sejle over Redskaberne, der ere bundsatte, dog bør Skrueskibe ikke komme Stagerne for nær.

Vragvagerne ved Vraget af den i *Hollænderdyb* sunkne Damp *»Eeta«* ere inddragne.

Den 17de August 1894 er den til Sildefiskernes Vejledning bestemte Klokketønde ved *Nordre-Flint* udlagt. Den ligger i 5 Fv. Vand i Linien mellem Vageren ved Grunden og Stenrønsens Ø-Side.

Klokketønden inddrages ved Udgangen af November 1894.

**Store-Bælt.** Den 1ste September 1894 udlægges Fyrjagten uden for *Kørsør*.

### Østersøen, Sundet og Lille Belt.

Sverig. **Aaahs ØSØ.** Paa Vraget af Skonnerten, som er

sunken i 6 Kml. ØSØ. for *Ahus*, ere Stængerne borttagne. Der er nu 21 Fod Vand over Vraget.

### Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Tydsland. Kieler-Fjord.** Fra den 23de August Kl. 8 Formiddag til 25de August Kl. 12 Middag afholdes Skydeøvelser i *Kieler Fjord* mellem *Friedrichsort Fyrtaarn* og *Laboe*. Ethvert ind- eller udgaaende Skib skal tage Lods. Disse findes i Lodsampere, som ligge ved Tønde C og ved Toldvagtsskibet; Dampene føre om Dagen Lodsflag, om Natten en hvid Lanterne paa Toppen.

Natten efter den 23de og efter den 24de August fra Kl. 9 Eftermiddag til Kl. 1 Formiddag er al Passage forbudt.

**Vrag m. m. i Nordsøen.** Vraget af *»Grenadier«* ligger paa *Brune Banke* i 11<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Fv. Vand, 54 Kml. N. 83° Ø. fra *Corton* Fyr. 52° 38' N. Br. 3° 18' Ø. Lgd.

**Holland. Zeegat van Terschelling.** Ved Ø-Enden af *Pollendam* undervands Forlængelse er Stumpetønde Nr. 12 igen udlagt.

**Haringvliet og Volkerak.** Torpedøvelserne i *Haringvliet* og *Volkerak* ere afsluttede og Afmærkningen inddragen.

**Krammer, Noordergat og Volkerak.** Den 14de Aug. 1894 ere følgende Lystønder, der vise hvidt Lys i 7 Sekunder, Formærkelse i 4 à 5 Sekunder, udlagde.

*Krammer.* en sortmalet Lystønde, mærket »Kr. Nr. 3«. 51° 40' 56" N. Br. 4° 8' 6" Ø. Lgd.

*Noordergat.* En sortmalet Lystønde, mærket »NG Nr. 7«. 51° 38' 55" N. Br. 4° 16' 1" Ø. Lgd.

*Volkerak.* En rødmalet Lystønde, mærket »VR Nr. 5«. 51° 39' 38" N. Br. 4° 19' 52" Ø. Lgd.

Stumpetønderne med afkortet Kegel »Kr. Nr. 3« og »NG Nr. 7« samt Spidstønde »VR Nr. 5« ere inddragne.

### Nordlige Atlanterhav.

**Vrag m. m. i Atlanterhavet.** I *Atlanterhavet* er Vrag truffen saaledes:

Den 23de Juli. 32° N. Br. 49° V. Lgd. Vrag med Bunden opad.

Den 27de Juli. 40° 59' N. Br. 68° 8' V. Lgd. Vrag c. 100 Fod langt, med Bunden opad, formodentlig af Skonnerten *»Golden Rule«*.

Den 30te Juli. 44° 7' N. Br. 53° 0' V. Lgd. Bunden af et Træskib, c. 65 Fod langt.

9/6 for Stykgods, 12/6 for Kul til Ceara, 9/— for Oliekager til Danmark.

Cardiff til Bahia eller Pernambuco 12/6, Rio Janeiro 13/6 á 15/—.

Hamburg til Ceara 13/— for Cement, Antwerp til San Francisco 10/6 for Stykgods.

Pensacola til U. K.-Kontinentet 92/6 for 1000 Reg.,

Lumber til Monte Video eller Buenos Ayres 11 Dollars for 800 Reg., rent Certeparti, eller Doll. 12<sup>1</sup>/<sub>2</sub> med den nu indførte Doll. 2<sup>00</sup> pr. Load Klausul.

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

Der er ingen Forandring at berette i Udfragterne, men der er i Øjeblikket forholdsvis faa Ordres i Markedet for Østersøen, og Tonen er derfor svagere, skøndt det hidintil er lykkedes Rederne saa nogenlunde at fastholde tidligere Rater. Af Befragtninger nævnes:

Tyne, Blyth eller Wear til:

Kronstadt 3/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub>; Boldernaa 3/9; Riga 3/9; Pillau 1500, 3/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub>; Neufahrwasser 3/9; Swinemünde 1100, 3/9, 1700, 3/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub>; Stettin 1600, 3/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub>; Wismar 1000 & 1500, 4/—; Lübeck 1000 4/—, 1100 4/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub>; Kjøbenhavn 1600 4/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, 1300 4—; Nykjøbing F. 1400 4/1, 650 4/6, Malmø 4—; Landsrona 3 9; Stockholm 3/9 og 3/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub>; med 2<sup>0</sup>/<sub>10</sub> Adr., 3/9 »clean«; Gefle 3/9; Lissabon 5/—; Sevilla 6/— not. Kurs; Cadiz 2000 4/9; Torre del Mar 2200, 8/6 Kurs 50 d.; Valencia 7/6 d. V. Kurs 48 d.; Barselona 7/6, Kurs 49 d.; Livorno 2200, 5/—; Torre Anungia 2300, 4/9; Messina 1600 5—; to Adriaterhavne 2200 6/9; Alexandria 3400, 4/3. — Fra Middlesbro til Stettin 1300, 4/—, Jern; — fra Goole til Cronstadt 1800, 4 6. Fra Grimsby til Cronstadt 4 3.

Fra Sortehavet bydes for Lastning i Odessa, Sebastopol eller Novorrossisk 10/6 á 10/9 og fra Sulina 11/— á 13/3 for prompt.

Donau offereres 13/ n. c. for August, 13.6 for September Lastning.

Azoff noterer 12/6 for August, 13/3 á 13/6 for September Lastning.

Fra Middelhavet er sluttet:

Alexandria til Hull 1550 n. Tons 9/3 Cottonsæd, 1/9 Gram prompt, og 1590 Netto Tons resp. 10/6 og 2/— pr. Oktober. Grækenland til U. K.-Kont. 690 Netto, 17/6, til Antwerp 17/9 til Hamburg 18/— Smyrna til London eller Hull 3100 t. £ 1600 én, £ 1750 begge Pladser. Smyrna til London 2600 t., 10/9. Spanien til London og Tyne 1400 t. £ 750. Bilbao til Middlesbro 4/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, til Rotterdam 5/6.

Fra Østersøen er sluttet:

Cronstadt til London 1/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub>. Rafso til London 490 stds., 22/, D. B. b. Rafso & Hamüs til St. Sebastian, 460 stds., 56 pesetas D. B. 200 flovrings, Riga til Bordeaux 510 stds., 35 fres. Deals. — Oxeløund til Antwerp 5/6, Gefle til W.-Hartlepool 335 stds., 20/6 D. B.

**D'Hrr. Funch, Edye & Co., New York**, meddele under 10. August:

Siden vor sidste Beretning er en yderligere Slaphed i Fragtmarkedet indtraadt og Befragtning af Dampere har kun været mulig til reducerede Rater. Den opadgaende Tendens i Hvedepriserne i Forening med en betydelig Stigning i Majspriserne har fuldstændig standset Afskibningerne og reduceret Partraterne til saa godt som ingenting. Vi kunne notere nogle Bomuldsbefragtninger fra Galveston til omtrent samme Rate som ifjor ved samme Tid. Befragterne i de atlantiske Havne have til Dato kun fragtet meget lidt, og vi forvente, at der vil finde nogle Befragtninger Sted i Løbet af kort Tid. Paa Grund af den store Knaphed paa Tonnage her og i Nabo-havnene har Sejlskibs-Markedet arbejdet sig op til en bedre Stilling og Afskiberne ville blive nødsagede til at indgaa paa højere Rater. Begæret fra de sydlige Havne efter Skibsbygnings-Materialier og Trælset er ringe; dog holde Raterne sig uforandrede. Der er større Begær for Stykgodsladninger i forskellige Retninger, men Manglen paa passende Skibsrum forhindrer større Livlighed i Befragtningerne.

**Frankrig, Gironde.** Den store Baake paa Toppen af *Soulac* Klokke-taarn er borttagen.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. Boston Harbor. Massachusetts.** I *Hingham Bay* ere følgende Tønder udlagte:

*Sheep Island* røde Spirtønde Nr. 2 i 9 Fod Vand, fra *Pig Rocks* Baake i S. 75<sup>0</sup> Ø. og fra *Sheep Island* V.-Ende i S. 13<sup>0</sup> V.

*Grape Island Flats* sorte Spirtønde Nr. 3 i 9 Fod Vand, fra *Pig Rocks* Baake i Ø. og fra *Windmill Point* i S. 9<sup>0</sup> Ø.

**Rhode Island.** Vraget, som laa 7 Kml. S. 28<sup>0</sup> Ø. fra *Sakonnet* Fyr, er bortsprængt.

**New-York Bay.** Fyrskibet »*Scotland*«, Nr. 7, er midlertidig ombyttet med Reservefyrskib Nr. 16. Det viser 2 hvide, faste Fyr, et fra hver Mast. Taagesignal gives med Klokke.

**Charleston. South Carolina.** Følgende Forandringer i Afmærkningen ere foretagne i *Swash Channel*:

*Outer North Side* røde Spirtønde Nr. 2 er flyttet c. 500 Alen SØ. hen. Den ligger nu fra *Fort Sumter* Fyr i S. 61<sup>0</sup> Ø. og fra *Charleston* Fyr i N. 69<sup>0</sup> Ø.

*Second North Side* Spirtønde Nr. 4 hedder nu *Outer Fairway* og er sort og hvid lodret stribet.

*Second South Side* sorte Spirtønde Nr. 3 er nu inddragen. *Inner South Side* sorte Spirtønde Nr. 5 har nu Nr. 3 og hedder *Second South Side*.

*Third South Side* sorte Tøndevager Nr. 1 har nu Nr. 5.

*Fourth South Side* sorte Tønde Nr. 7 er udlagt i 17 Fod Vand, fra *Fort Sumter* Fyr i S. 60<sup>0</sup> Ø. og fra *Charleston* Fyr i N. 43<sup>0</sup> Ø.

*Inner North Jetty* røde Tøndevager Nr. 4 er inddragen.

*Inner North Side* røde Spirtønde Nr. 8 har nu Nr. 4

*Inner Mid-Channel* sort og hvid lodret stribede Spirtønde er udlagt i 18 Fod Vand, fra *Fort Sumter* Fyr i S. 56<sup>0</sup> Ø. og fra *Charleston* Fyr i N. 42<sup>0</sup> Ø.

*North Breaker* Tønden er nu en rød Spidstønde Nr. 6.

Den er flyttet 180 Alen SØ. hen og ligger fra *Fort Sumter* Fyr i S. 61<sup>0</sup> Ø. og fra *Fort Charleston* i N. 49<sup>0</sup> Ø.

*Junction* Tønden, der hed *Inner Starboard Shoal* og var rød Spidstønde Nr. 8, er nu rød og sort vandret stribet og ligger fra *Fort Sumter* Fyr i S. 58<sup>0</sup> Ø. og fra *Charleston* Fyr i N. 32<sup>0</sup> Ø. Den afmærker Skillepunktet mellem *South Channel* og *Swash Channel*. Den skal holdes om Bagbord af Skibe, som staa ind gennem *Swash Channel*, om Styrbord af Skibe, som staa ind gennem *South Channel*.

**Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.**

**Spanien. Malaga.** Det røde, elektriske, faste Fyr paa Ø.-Molens Hoved ved *Malaga* er igen tændt.

**Syd-Amerikas Østkyst indtil 40<sup>0</sup> S. Br.**

**Argentina. Rio de la Plata.** Den 1ste Aug. 1894 er et Fyrskib udlagt i 25 Fod Vand, N. 85<sup>0</sup> Ø., 14<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Kml. fra *Piedras Point*. Det viser hvidt Tre-Blink hver 20 Sekunder. Flåmmens Højde: 41 Fod. Synsvidden: 12 Kml. Fyrskibet er rød og sort stribet, paamalet *Punta Piedras* med hvidt, det har to Master og et Taarn midtskibs, hvorfra Fyret vises, 35<sup>0</sup> 29' 15" S. Br. 56<sup>0</sup> 49' 30" V. Lgd.

En Spidstønde er som Mærketønde for Fyrskibet i 23 Fod Vand udlagt c. 1 Kml. N. 69<sup>0</sup> V. fra Fyrskibet.

**Karantænebestemmelser m. m.**

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

**Søerig.** — *Østpreussen* er erklæret for kolerasmittet.

**Italien.** — Bestemmelserne i Karantæneloven af 11 November 1892 Nr. 9 ere satte i Kraft overfor *franske* Havne i *Middelhavet*.

**ABONNEMENTSPRISEN**

er 1 Kr. 50 Øre pr. Kvartal, foruden Postpengene. Enkelte Numre 20 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 18, St. 11—3 og Holsteinsgade 9, Ø., hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres.

Bladet omdales ved Postvæsonets Foranstaltning.

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges hos „Adam“, Højbroplads og Tivoli, „Lynet“, Bredgade, hos Avissælgere i Havnen og flere Steder.

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

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

**AVERTISEMENTS-PRIS:**

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

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER FREDAG.

Nr. 49.

Kjøbenhavn, Fredag den 31. August 1894.

1. Aarg.

INDHOLD: Fra en Rejse til Island i Sommeren 1894. Af Kaptajn i Flaaden C. F. Drechsel. — Bekendtgørelse fra Udenrigsministeriet. — Den nye Registreringslov. — Fra Sø og Land. — Skibsefterretninger. — Fragtberetninger. — Efterretninger for Søfarende.

## AXEL E. AAMODT.

18, Kongens Nytorv 18.

Grundlagt 1857. Telefon 106.

General-Agentur  
for

S. S. Staffords autoriserede  
Skrive- og Kopiblæk.

Telefon 1268.  
Telegr.-Adr. Nilsson 167.

## Carl Nilsson,

Amallegade 37,  
Kjøbenhavn K.

Lager af Olier og Maskin-Artikler.

Leverandør  
til de fleste danske Damp-  
skibsselskaber.



Isolering (Kieselguhr, Filt m. m.)  
paa Kjæder, Dampkr. m. m.

Fra Aktiebolaget Bofors & Gullspång i Sverrig leverer jeg  
paa Bestilling større og mindre Gjenstande i

## støbt Staal, saasom:

Skibstævne,  
Skibskruer,  
Roerrammer,

Stempler,  
Krumtappe,  
Ambolte,

Tandhjul,  
Ankere,  
etc. etc

Støbt Staal fra Bofors-Gullspång er smeddeligt samt i Styrke  
og Sejghed fuldt jævnlørligt med det bedste smeddede Staal  
af tilsvarende Haardhedsgrad.

Kjøbenhavn.

Jørgen Jensens Efterflgr.

## Patent

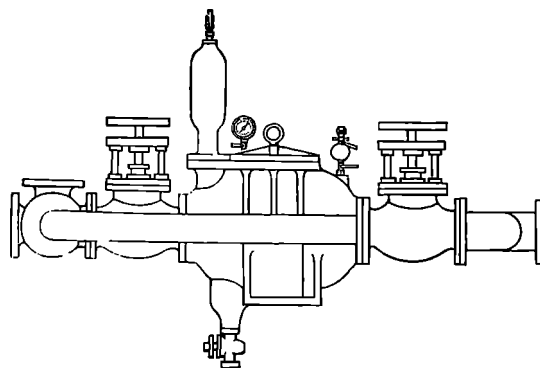
## Universal Slippeapparatet,

der er omtalt i Søfartstidende Nr. 40, anbefales til Anbringelse  
i Skibsbaade. Bestillinger modtages af Opfinderen og Inde-  
haver af Patentet

Jul. Christensen — Hjertensfrydsgade 12 — Kjøbenhavn. K.

## Edmiston's Fødevands-Filter.

Filter for Landkjæder.



Skibs-Filter.

FRED. STIELTJES & Co.,  
Bredgade 43, Kjøbenhavn.

## C. M. Fønnesbech, Specialforretning i The.

Fine, kraftige Kvaliteter;  
Udsalg: Østergade 10. Kjøbenhavn.

## Cacaopulver,

Kæks, Biscuits, Chocolate,  
Confekt.

Brødr. Tychsens Fabrikslager,  
Lille Kannikøstræde 3, Kjøbenhavn K.

## Carbolineum. Creosotolie.

Oskar Borch,  
Gothersgade 158.

## The Lady pack.

Indpakkingspapir  
i smaa Ruller.  
Pr. Rulle 20 Ø.

Undværligt i ethvert Hjem,  
Skib & Kontor.

Passer til alt.

S. Friedlænder,  
Ved Straaden 14.

Ankere & Kjæder,  
Tougværk og alle  
Skibs-Inventarier

anbefales fra Lager.

John Forbæch,  
St. Annæ Plads 19 & 21.

## Dækskoste

Dækskoste, 13 Rækker halvstive Piasava	6 Kr.	pr. Dusin.
do. 13 do. fint Piasava ud- mærkede Koste til Spulning af Dækket	7	»
Tjærekoste, rene Børster	7	» 50
Levanger	7	»
Kosteskafter	1	»

Alle Sorter Malerpensler anbefales. Ethvert Rederi samt  
Damp- og Sejskibsførere vil se deres Fordel ved at købe  
deres Forbrug af Børstenbinderarbejde direkte hos mig, da jeg  
fabrikerer det selv. Ingen Specialiteter; som Fagmand udfører  
jeg alt til Faget henhørende. Telefon Nr. 2625.

## HANS PREHN,

Børstenbinder.

Fabrik for Dæks- og Gadekoste.  
Vesterbrogade 46.

## H. C. Petersen & Co.,

Udstillingsbygningen, Kjøbenhavn V.

Ludwigsbergs Donkey Pumper,

Pulsometre, Centrifugalpumper,

samt alle Sorter Pumper og Sprøjter

i bedste Konstruktioner

til billige Priser.

## Engelberts originale Olie,

bedste Cylinder-Olie,

leveres til nedsat Pris.

Mod Efterligninger advares.

# „Dansk Søfartstidende“

begyndte den 1. Juli et nyt Kvartal. Bladet bringer Artikler om alle i Forbindelse med Skibsfarten og Fiskeriet staaende Forhold og følger alle Bevægelser paa Søfartens Omraade her hjemme og i Udlandet; det bringer ugentlige Beretninger om Fragtforholdene gennem Meddelelser fra London, Liverpool, Newcastle o/ Tyne, Lübeck, New-York og Kjøbenhavn; det indeholder Søkortarkivets „Efterretninger for Søfarende“.

„Dansk Søfartstidende“ bringer en ugentlig Oversigt over danske Skibes Bevægelser, støttet paa Meddelelser fra de fleste danske Damp- og Sejlskibs-Rederier; endvidere udførlige Meddelelser om Nybygninger, Havarier, Forlis. Det bringer Beretninger om Forhyringsforholdene, maanedlige Meddelelser om Fiskeeksporten og Fiskehandelen, Oversigt over de meteorologiske Forhold m. m. m.

„Dansk Søfartstidende“, Organ for Søfarten og Fiskeriet, fremtræder tillige som Efterretningsorgan for Skibsfarten og bringer gennem sine talrige Forbindelser i Ind- og Udland udførlige og paalidelige Meddelelser om alle Søfartsforhold.

Abonnement for Juli Kvartal 1894 à 1 Kr. 50 Øre foruden Postpenge, tegnes paa alle kgl. Postkontorer og Brevsamlingssteder, i alm. dansk Skibsførerforenings Kontor, St. Annæ Plads 13, K, fra 11—3, i Redaktionen, Holsteinsgade 9, Ø, og hos Fuldmægtig Westrup i det forenede Dampskibsselskabs Skibsinspektion. Dansk Søfartstidende egner sig fortrinligt til Annoncer, der ønskes udbredte i alle Søfartskredse i Ind- og Udland.

Annoncer modtages ovennævnte tre Steder og i Triers Bogtrykkeri, Bredgade 32, K.

## Staaltraadstovværk

i alle Kvaliteter og Konstruktioner for Transmissioner, Hejseværker, Kraner, Tovbaner etc.

Galvaniseret Jern- og Staaltraadstovværk, Galvaniserede Staaltraads Trosser og Kabler samt Liner til Skibsbrug, Lynafledertovværk af Jern og Kobber, Staaltraadsliner til elektriske Buelamper, Transmissions-Tov af Hamp, Manila og Bomuld, Transmissions Tov- og Snoreskiver, Patent-Laase og Patent-Smørelse for Staaltraadstovværk etc. leveres fra

**KABELFABRIK, LANDSBERG a/W.**

ved Repræsentanten for Danmark

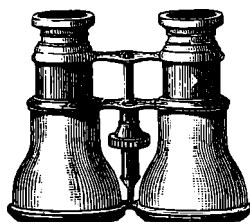
**WM. GOTTSCHALCH**  
Niels Juelsgade Nr. 1,  
Kjøbenhavn K

## Flensborgs Skibsbygning Selskab

udfører

Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kjæder  
særdeles hurtigt og billigt.

Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.



H. E. Holst

Efterfølger,

Hans Liisberg,

Uhr- og 408

Instrumentmager.

## Galle & Jessens

oljefri, rene Poudre

## Cacao uden Sukker

kan særlig anbefales

til Skibsbrug.

## Aut. Forhyringsagenter,

Kjøbenhavn.

F. Jepsen, Toldbodgade 2.

W. H. Wulff, Toldbodg. 15.

## Carbolineum, Creosotolie

leveres billigt.

V. Boye & Watt, Fiolstræde 2, K.

## Kjøb, Salg og Nybygning af Sejl- og Dampskibe, Uddybningsmateriel, Transport-

pramme, Bugser- og Petroleumbsbaade

besørges fordelagtigt af

**Ingeniør Andr. Vang, Kjøbenhavn.**

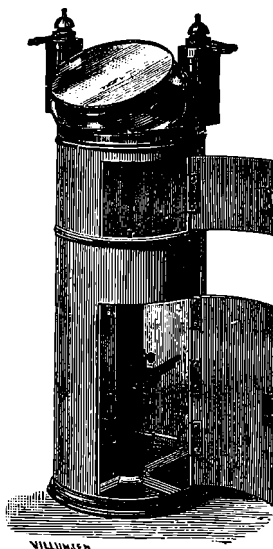
## Ny Carlsberg Øl

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

Bryggeriets Aftapningsanstalt: Pileallé 5.

Depot: Toldbodgade 14.

## Cornelius Knudsens Etabl.,



37. Kjøbmagergade Kjøbenhavn.

Patent Multiplicator, Kompasser,

Sprit- og Baadekompasser,

Patent Tildsglas. Saltmaalere.

Sextanter og Oktanter.

Kaptejn Rungs

Universal-Bathometer.

Logge og Loddemaskiner.

Dybhavsthermometre  
med Vendeapparat.

Barometre, Thermometre, Manometre.

Indicatorer. Tegnebestikker.

Parallellinealer.

Marinekikkerter.

Complete Dykkerdragter

Premiertøjntant Clausens

Patent Universal Deflektor.

Reparationer udføres med Omhu.

## Fra en Rejse til Island i Sommeren 1894.

Af Kaptajn i Flaaden C. F. Drechsel.

Efter et Ophold i England gik jeg den 21de Juni i Hull ombord i den danske Fiskedamper »Cimbria« for med den at foretage en Rejse til Island, under hvilken jeg agtede at iagttage forskellige Forhold, Fiskerierne vedrørende. »Cimbria« tilhører det danske Fiskeriselskab »Dan« og har siden Marts Maaned d. A. været paa Helleflynderfiskeri under Island.

En Fisketur til Island varer i Almindelighed lidt over 3 Uger, af hvilke Skibet under sædvanlige Forhold bruger c. 10 à 11 Døgn om Rejsen fra Hull til Island og tilbage til Hull, hvor Fangsten afsættes. Resten af Tiden benyttes da til Fiskeriet, som foregaar ud for NV. og Nordkysten af Island. Enhver vil vist paa Forhaand forundre sig over, at det kan betale sig at gaa saa lange Strækninger med Dampskibe for at drive Fiskeri. Det er først naar man overværer Fiskeriet og ser de store Mængder af Fisk, som findes ved Island, og den Maade hvorpaa Fiskeriet drives, at man ret forstaar dets store Værdi.

Jeg skal i det Følgende give nogle Meddelelser herom:

Fiskeriet foregaar med Langliner, der sættes fra Skibet langs Bunden, i en Længde, der, naar hele Redskabet er udsat, spænder over en Strækning af 7 à 8 Kml. Første Gang Redskabet udsættes agnes med Sild, som man køber paa Vejen op til Island i Aberdeen. Hermed fanges en stor Mængde Torsk, som da under det følgende Fiskeri skæres i Stykker og bruges til Agn for Helleflyndere. Udsætningen af Redskabet tager c. 2 Timer, og foregaar ved at Skibet gaar frem med langsom Fart og efterhaanden stikker Redskabet ud. Redskabet staar ude i et Par Timer, før Indbjergningen begynder. Denne tager 7 à 8 Timer, ofte mere, og foregaar ved at Skibet gaar frem med saa langsom Fart som mulig og efterhaanden haler Linerne ind.

Naar man er saa heldig at have truffet en god Fiskeplads, er det overordentligt interessant at overvære og deltage i Indhalingen af disse Liner. Helleflynderen har en Størrelse ved Island, som man aldrig ser hjemme. Det er nemlig Fisk paa indtil 4 à 5 Alens Længde, vejende indtil 3 à 400 Pd., og det vil forstaas, at det ikke er uden Besvær at bringe en saadan Fangst indenbords. Men Arbejdet foregaar med Liv og Lyst og alt er saa vel indøvet, at det gaar let fra Haanden.

Undertiden faas en af de store Havkalve paa Krogen. For at faa den op maa alle Mand have fat, eller ogsaa maa man slaa Takkel paa den, naar den er i Overfladen af Vandet og hive den op med Dampspillet. Disse Havkalve ere ret velsete af Mandskabet, som har Indtægten af Leveren. De skæres derfor straks op, Leveren tages ud og lægges i Tønder og derefter hives Kroppen af Dyret udenbords igen. Ogsaa Torsk, Kuller, Rokker, Sej, Brosme og flere andre Arter faas paa Helleflynder-Krogene, men der skænkes dem kun ringe Opmærksomhed. Kun Rokkerne medtages til England, de øvrige sælges paa Island til lave Priser. Det er Helleflynderne, det gælder om at faa, og saa godt som hele Arbejdet koncentrerer paa Fangsten af dem.

Saasart Helleflynderen kommer paa Dækket, skæres

den op med et c. 6 Tommer langt Hul og Indvoldene tages ud af den. Derpaa sættes Slangen fra en af Skibets Dampumper paa den, den skylles ren ind- og udvendig og gives derefter ned i Lasten, som er indrettet med Skillerum til Optagelse af Fiskene i iset Tilstand. Naar et tilstrækkeligt Antal er samlet i Lasten, gaar 1 Mand i Gang med at ise og pakke Fiskene. Isen knuses i Smaastykker og spredes i et tyndt Lag paa Bunden af det Rum, man vil benytte. Paa dette Lag Is lægges et Lag Helleflyndere med den hvide Side opad. Det næste Lag lægges umiddelbart ovenpaa dette med Helleflyndernes hvide Side imod hinanden uden Mellemlag af Is. Der maa nemlig ikke komme Is paa den hvide Side, da dette pletter Fiskene og nedsætter den i Værdi paa det engelske Marked. Ovenpaa de to Lag Helleflyndere kommer da et Lag Is, derefter atter to Lag Helleflyndere og saa fremdeles.

Paa denne Maade drives Helleflynderfiskeriet under Island af et stort Antal engelske Dampere. Danmark deltager i Aar for første Gang i Helleflynderfiskeriet og kun med en Damper, ifjor vare derimod tre danske Dampere paa Rødspættfiskeri under Island. Foruden Englændere og Danske drive Amerikanerne et stort Helleflynderfiskeri under Island, men dette foregaar fra Sejlfartøjer og paa en fra den engelske Fiskemaade væsentlig forskellig Maade. Linerne udsættes fra Skibet, der ligger til Ankers, og hertil benyttes Smaabaade, »Dories« kaldede. Disse Baade medføres i et Antal af 8 à 10 Stykker og ere saaledes indrettede, at de kan sættes inden i hverandre paa lignende Maade som de saakaldte kinesiske Æsker. Der bruges to Mand paa hver Baad og Linerne udsættes da i Stjerneform fra Skibet og bjerges atter fra Baadene, naar de have staaet ude i c. 6 Timer. Denne Udsætningsmaade har den Fordel, at man hurtigt finder de Steder, hvor Fiskeriet er bedst, og man sætter da alle Linerne i parallelle Rækker paa dette Sted. Amerikanerne gøre som Regel udmærket Fiskeri paa denne Maade, og der er ikke Tvivl om, at deres Fiskemaade er den bedste og burde optages, ogsaa af Dampskibe, saaledes at man fiskede med »Dories«, naar Vejret tillod det og fra Skibet i daarligt Vejr. Til Forskel fra Dampskibsfiskeriet saltes Amerikanernes Fangst af Helleflyndere i Lasten og føres efter Sommerens Forlob til Amerika, hvor der er udmærket Marked for denne Vare.

Vort Fiskeri med »Cimbria« har i det Hele været ganske heldigt i Aar. Paa den Tur, jeg var med, fiskedes 75 Snese Helleflynder, hvilket regnes for en god Fangst. Det er imidlertid desværre ikke nok at have fisket godt, der hører ogsaa til, at man træffer et godt Marked, d. v. s. at der, naar man skal sælge i Hull, ikke er for mange Dampere, der ankomme samtidigt, saa at Prisen falder paa Grund af den store Tilførsel. Prisen er gennemsnitlig i Sommeren c. 3 Shilling pr. stone, og dette kan give et Udbytte af c. 400 £ for en Last af 75 Snese stor Fisk, men ofte daler Prisen til 1 à 2 shilling pr. stone og Udbyttet bliver da ringe, især naar det træffer samtidigt med et mindre godt Fiskeri. Udgifterne ved en Fisketur til Island andrage nemlig £ 200, heri ikke iberegnet Assurance,



saa hvis Prisen er lav, skal der en meget betydelig Fangst til for at dække Omkostningerne.

Tilfældighederne spille en ganske overordentlig Rolle ved dette Fiskeri. Det gælder ikke alene om at være heldig med at finde god Fangst og godt Marked, man maa ogsaa være nogenlunde heldig med Vejret. Har man først begyndt Fiskeriet og derefter bliver opholdt af Vejret, risikerer man, at den Fangst, der er gjort, bliver for gammel, inden den naar Markedet.

Vor Tur begyndte ikke heldigt. Vi havde en meget haard Storm paa Rejsen op udfor Sydkysten af Island. Den opholdt os dog ikke videre, og da vi kom til NV.-Kysten og vare paa Fiskepladsen 8 à 9 danske Mil af Landet, var Vejret alter godt. Efter to Dages Fiskeri fik vi imidlertid atter Storm. Det havde været smukt, klart Vejr om Formiddagen, Barometret stod godt og viste kun en ubetydelig Falden. Henad Eftermiddagen, da Linerne vare bjergede, sattes de igen, det begyndte da at blæse lidt op og i de to Timer, de stod ude, inden Indbjergningen begyndte, blæste det op til en usædvanlig haard Storm af SV. Søen rejste sig saa højt, som jeg ikke mindes at have set paa denne Aarstid, og Vejret havde en fuldkommen efteraarsagtig Karakter. Ikke destomindre holdt vi paa i 3 Timer med at bjerge Linerne og det gik, om end med Besvær, men saa gik Vinden om til Vest og VNV., hvilket var tværs paa den Retning, Linerne stod. Skibet drev fra Redskabet, og ved den hurtige Skiftning af Vinden var Søen kommet i svært Oprør, saa vi maatte kappe Redskabet og lade den udestaaende Del af det staa ude, medens Skibet søgte Ankerplads i Ønundarfjord. To Dage efter optoges Fiskeriet igen, men da vare Bøjer og Bøjelinier skamfilede over af Søen, og Redskabet tabtes altsaa. Fiskeriet fortsattes med de Liner, man havde i Behold, og man var saa heldig at finde en god Fiskeplads, hvilket bødede paa Savnet af de forliste Liner.

»Cimbria« fisker i Aar med dansk Fører og danske Befalingsmænd, men Besætningen, 15 Mand, er indtil videre engelske Fiskere, der ere kendte med Fiskeriet og Fiskepladserne. Det er imidlertid Hensigten fremtidigt hovedsageligt at tage danske Vestkystfiskere til Fiskeriet. Selve Linefiskeriet ere de paa Forhaand fortrolige med, men ikke med et saa anstrængende Arbejde, som det er at fiske 12 à 14 Dage i Træk. I denne Tid arbejdes der saa godt som uafbrudt hele Døgnet, om Dagen saavel som i de lyse Nætter, og det er kun ubetydelig Søvn og Hvile Fiskerne faar. Ikke destomindre arbejdes der med stor Kraft, saalænge Fiskeriet staar paa, Naar Fiskeriet sluttet ere Folkene derfor forvaagede og trætte. Der nydes ikke Spiritus i den Tid, der fiskes. En stor Thekedel er stadigt til Disposition og Indholdet benyttes til de forskellige Tider. Ogsaa under Sejladsen ere disse Folk flinke og paalidelige, men komme de til Land, ere de som forandrede. De leje da Folk til at besøge deres Arbejde ombord og forlade Skibet i den Tid, det ligger i Havn.

Der kunde opnaas meget mere med en dansk Besætning, naar først de vare vænnede til det anstrængende Arbejde, og der vilde navnlig naas betydeligt mere i Retning af Orden ombord og Skibets Vedligeholdelse, som forsømmes i utrolig Grad af de engelske Folk, men der hører selvfølgelig en vis Opdragelse til at drive dette Fiskeri, som først efterhaanden erhverves.

Det danske Havfiskeris Fremtid beror efter min

Mening paa, om det vil lykkes at udvikle dette Fiskeri med Dampskibe i større Stil. De gyldne Tider, da man kunde grave Guld op af Nordsøen ved Hjælp af en mindre Sejlsmakke og en lille Trawl, ere forbi. Fiskemængden er betydeligt formindsket. Der skal store og stærkt fiskende Apparater til for at faa Udbytte, og man maa søge saa langt bort som til Island for at finde gode Fangstpladser. Her samles ogsaa efterhaanden alle Nationers Fiskere: Franskændene drive og have alt fra gammel Tid drevet et stort Torskfiskeri med større skonnertriggede Fartøjer. Englænderne drive Fiskeri efter Rødspætter med Damptrawlere paa Sydkysten af Island og med Linefiskeri paa Nord og NV.-Kysten efter Helleflyndere, Nordmændene drive Sildefiskeri paa Fjordene og Hvalfangst udfor Kysterne, Tydskerne sende Dampskibe paa Rødspættefiskeri under Island, Belgierne ligesaa. Amerikanerne fiske efter Hellefisk — kun Danmark, som ejer Øen, er sparsomt repræsenteret.

Udviklingen af det islandske Fiskeri er en Sag, der maa paahvile den danske Nation som en Velfærdssag og en Pligt. Vanskelighederne herved ere imidlertid betydelige og bestaa navnlig i, at man ikke i Danmark vil kunne rejse den fornødne Kapital til at drive Fiskeriet i tilstrækkelig stor Stil. Nogle faa Uheld, som saa let indtræffe under Fiskeriet, kan virke temmeligt afgørende for et Fiskeriforetagende, der kun raader over faa Skibe og smaa Midler, derimod har det mindre at sige overfor store Selskaber, som de engelske, hvor det ene Skibs Held bøder paa det andets Uheld. De engelske Kompagnier have dernæst betydelige Fordele ved at kunne drive Fiskeriet fra deres egne Havne — i danske Havne er der ikke Afsætning for et Fiskeri i stor Stil — og de ere ved gensidige Assuranceforeninger istand til at sejle for en Assurance, der kun udgør  $\frac{1}{6}$  af, hvad der betales for danske Skibe paa Fiskeri. De have endvidere en gennem mange Generationer til Havfiskeri uddannet Befolkning og nyde gennem den engelske Lovgivning Lettelser af forskellig Art, navnlig en udstrakt Frihed for deres Fiskere til at sejle som Førere og Maskinmestre i Fiskerskibe, saa at der aldrig haves Vanskelighed ved at faa Folk, og saa at man er uafhængig af de Folk, der haves. Forser en af Førerne sig, eller gør han nogle Ture daarligt Fiskeri, saa afskedigedes han simpelt hen, og der haves ingen Vanskelighed ved at faa en anden i hans Sted, hvad Dag det skal være.

Uden altfor mange Uheld er der imidlertid ikke Tvivl om, at der fra dansk Side kan udvikles et stort Fiskeri ved Island ad den engang begyndte Vej, og dette vil være til stor Nytte, saavel for Danmark som for Island. Det er ikke min Hensigt her at meddele, hvad der i saa Henseende bør gøres, med andre Ord de Resultater, som min Rejse til England og Island har bragt. De ville paa første Haand fremkomme i en Rapport til Indenrigsministeriet, og forhaabentlig derefter blive gjort tilgængelige for dem, der i Praksis kunne drage Nytte af dem. En Redegørelse for, hvad der foretages til Havfiskeriets Fremme, fremkommer desuden i den aarlige officielle Fiskeri-Beretning. Her har det kun været min Mening at give nogle Meddelelser om, hvorledes Fiskeriet foregaar under Island. Jeg skal, forinden jeg slutter disse Meddelelser, give en kort Skildring af Hvalfangsten ved Island, som jeg havde Lejlighed til for en kort Tid personlig at delage i.

Under mit Ophold paa Islands Vestkyst traf jeg paa

Ønundarfjord sammen med Ejeren af det derværende Hvalfangeretablisement, Nordmanden Hr. Ellerfsen, der modtog mig med største Gæstfrihed og Forekommenhed og bl. a. indbød mig til at overvære en Jagt paa Hvaler ombord i en af hans Dampbaade. Hr. Ellerfsen, som ejer det største af de 5 norske Hvalfangeretablisementer, som findes paa Island, har en stor Tilvirkningsanstalt for Olie og Guano iland og har dertil 5 Dampere, som besørge Fangsten. Disse Dampere ere smaa, kun ca. 80 Fod lange Baade, men kraftigt byggede og med stor Maskinkraft. Besætningen bestaar af 10 Mand, hvoraf Føreren tillige er Skytte. Baadene ere i Stevnen forsynede med en Kanon, i hvilken en Harpun, der paa Enden fører en Granat og tre Spærhager, kan indføres. I Harpunen fæstes en svær Tovtrosse. Den udskydes med en mindre Krudtladning af Kanonen, og naar den rammer Hvalen, gaar den gennem Spækket ind i Dyrets Indre. Idet Hvalen tager Fart forover, og efterhaanden tårner op i Trossen, falde Spærhagerne i Harpunen tværs og danne derved Modhager, saa at Harpunen ikke kan rives ud af Hvalen igen. Samtidigt slaa de paa en Knaldsats i Granaten, som derved bringes til Eksplosion i Dyrets Indre, og dræber det.

Til at føre de dræbte Hvaler hjem til Stationen i Ønundarfjord benytter Hr. Ellerfsen en Transportdamper, der sædvanligt har Station i en af de nordligere beliggende Fjorde. Vi gik ombord i denne en Aften og traf midt paa Natten ude tilsøs en af de smaa Fangstdampere, som kom slæbende med en Hval, der var skudt Dagen iforvejen. Denne overlodes til Transportdamperen og vi gik ombord i det ankomne Skib for at begynde Jagten efter Hval. Vejret var godt, men noget diset og undertiden lidt taaget, saa det var vanskeligt at se tilstrækkeligt langt. Opad Dagen, ved Middagstid, varskoede dog Manden fra Udkigstønden, der er anbragt paa Toppen af Fokkemasten, at han havde to Hvaler i Sigte. Vi nærmede os dem, men de vare overordentlig sky, saa efter et Par Timers Jagt forsvandt de for os, og vi maatte opgive dem. Vi sejlede da videre udefter den Dag og den paafølgende Nat. Udsigterne syntes ikke gode for at træffe Hval, da det stadigt var noget usigtbart, men henad Eftermiddagen saa vi dog atter to i Følge. Saasart man faar Hvalerne at se, gaas langsomt med Maskinen for ikke at skræmme Hvalen ved Skruens Bevægelser; men i det Øjeblik, den atter skyder under Vandet, sættes fuld Fart paa Maskinen, og Føreren gaar da frem til det Sted, hvor han formoder Hvalen vil komme op næste Gang, hvorpaa han atter gaar langsomt. Paa denne Maade kan det vare længe, inden man kommer tæt til Hvalen — man skal paa ganske nært Hold af den for at kunne skyde og være sikker paa sit Skud — og det er meget spændende, hver Gang Hvalen forsvinder, at afvente Stedet, hvor den kommer op igen. For os lykkedes det temmelig hurtigt at komme Hvalen paa nært Hold. Skytten tog da Plads ved Kanonen, og der holdtes ret imod Hvalen, som man nærmede sig bagfra, da den i denne Stilling ikke kan se Skibet. Ofte kom man saa tæt ved den, at det for den Uøvede saa mærkeligt ud, at der ikke blev skudt; men man vil være sikker paa sit Skud, og hertil hører ikke alene, at man er nær ved Hvalen, men ogsaa at den samtidig skyder Kroppen godt ud af Vandet. I det Øjeblik dette sker, naar Hvalen tæt foran Skibets Boug skyder Kroppen iveau og puster den svære Vandsejle tilvejs, fyrer Skytten Kanonen af og Harpunen farer

ind i Dyrets Krop. Blodet strømmer straks ud og farver Vandet rødt og samtidig stikker Hvalen med voldsom Fart under Vandet og fremefter, trækkende Trossen efter sig. Naar den et Øjeblik sagtnet Farten, bremses Spillet og Trossen holdes an, Granaten eksploderer, og nu begynder Dyret at trække af med Skibet med endnu større Fart end før, snart til den ene, snart til den anden Side og stadigt manøvreres der for at følge den. Ofte kan denne Kamp vedvare længe. I dette Tilfælde var det kun en halv Times Tid, saa kom Hvalen op til Overfladen, og det mest imponerende ved hele Jagten foregik da, medens Dyret var i Dødskampen. Den rejste sig med sin vældige Krop ud af Vandet ret tilvejs og faldt med et voldsomt Brag ned igen, stak derefter Hovedet nedefter og Halen iveau. Efter at have gjort det nogle Gange, vendte den rundt, og tog Kurs lige mod Skibet, men den svømmede kun en kort Distance, saa stoppede den og laa livløs. Kort efter sank den tilbunds. Indhivningen begyndte da, Hvalen blev hevet ind ved Hjælp af Trossen og saasart den kom til Overfladen, blev der slaat Kættinger om den. Den fortøjedes paa Siden og slæbtes til Stationen. Den Hval, vi havde faat, var en stor Blaa-hval paa 70 Fods Længde.

Det er en Fornøjelse at se den Dygtighed, hvormed denne Hvalfangst foregaar. Arbejdet ombord gaar med stor Akkuratesse, og saasart Hvalen kommer til Land fortøjes den, og Skibet gaar straks tilsøs paa det næste Togt. Hvalen hales paa Land og ved Ebbetid flænses den, d. v. s. alt Spækket skæres fra. Det kommes i store Beholdere, hvor det udkoges. Senere bringes Kødet og hvert enkelt Ben af Skelettet i en Slags Skæremaskine, hvor det hakkes i Smaastykker, for derefter at tilberedes som Guano. Barderne, som forhen vare i saa stor Værdi, ere derimod nu intet værd, da Fiskeben er gaaet af Mode. Man fortalte mig dog, at en Opfinder i London havde begyndt at lave kunstige Fjer af dem til Damepynt, og at der saaledes var Udsigt til, at de atter kunde komme i Pris.

Jeg er ikke berettiget til at fremkomme med alle de nærmere Oplysninger, jeg er i Besiddelse af om Bekostning m. m. og Drift af disse Hval-etablisementer. Der er, som alt nævnt, nu fem paa Island, og de skulle alle være mønsterværdigt anlagte. Man kan kun beklage, at disse Etablisementer og dette indbringende Fiskeri ikke er paa danske Hænder. Vi have jo ogsaa i sin Tid forsøgt Hvalfangst paa Island og var det lykkedes, saa havde vi nu sikkert haft mange Hvalstationer der. Man har Ret til at beklage sig over, at dette Foretagende, paa hvilket der jo fra dansk Side var offret mange Penge, mislykkedes, men naar man, som jeg til Tider har hørt, har givet Lederen af dette Foretagende, nu afdøde Kaptajnløjtnant Hammer Skylden herfor, saa er det, efter min Overbevisning, uretfærdigt, thi, som det gik ham, gik det ogsaa andre og mere erfarne Hvalfangere. Man var begyndt at jage Hvaler med Dampskibe og mente, at det at dræbe Hvalen fra et saadant Skib var tilstrækkeligt, men heri tog man fejl. Hvalen synker som oftest straks, efterat den er dræbt, og man faar da ikke fat i den. Ikke alene Hammer, men ogsaa Folk som den berømte norske Hvalfanger Sven Foyn, satte derfor Penge til paa denne Hvalfangst, men medens Hammer maatte holde op, fordi hans Selskab ikke havde flere Midler at virke med, kunde Sven Foyn, uagtet han, efter hvad der er fortalt mig, havde sat

alt hvad han ejede, en stor Formue, til paa sine Eksperimenter, skaffe Penge til at fortsætte, og han endte da med at udfinde den nu benyttede Harpun, der sikrer, at man faar fast Hold i Hvalen, og at Granaten først springer, naar den er i Dyrets Indre. Herpaa beror hele det senere gode Udfald af den norske Hvalfangst og Sven Foyn er efter alles Udsagn forlængst blevet en rig Mand ved sin Hvalfangst. Det har været en af Vanskelighederne ved at faa større Fiskeriforetagender fremmede i Danmark, at man ikke har været i Stand til at forfølge sit Maal. Der horer saa megen Erfaring og Detaillkundskab til hos alle de aktive Deltagere i et Fiskeriforetagende, for at det skal lykkes, at det ikke kan ventes, at nye Foretagender betale sig i den første Tid. For de større fiskeridrivende Lande er det imidlertid en Velfærdssag at faa dem heldigt gennemførte, og der bliver man ved at gøre Offre, til de lykkes, og som Regel ender man da ogsaa med et godt Resultat. Den norske Hvalfangst er et Eksempel herpaa.

## Bekendtgørelse

om de Regler, der paa Grund af den mellem Kina og Japan udbrudte Krig ville i Henhold til den bestaaende Lovgivning være at iagttage af danske handlende og søfarende.

Efter allerhøjeste Bemyndigelse af 20de ds. bringer Udenrigsministeriet herved til offentlig Kundskab, at paa Grund af den mellem Kina og Japan udbrudte Krig, under hvilken Danmark holder sig neutralt, ville i Henhold til den bestaaende Lovgivning følgende Regler være at iagttage af danske handlende og søfarende.

§ 1. For at kunne nyde de Fordele og Rettigheder, som det danske Flags Nationalitet i Krigstider hjemler samme i lovlig Handel og Søfart, maa et dansk Skib ordenligvis være forsynet med Nationalitets- og Registrerings Certifikat, der, saa længe dets Gyldighed varer, i Forbindelse med de Skibet paasatte Mærker er tilstrækkeligt til at godtgøre Skibets Nationalitet.

Undtagelsesvis vil denne dog kunne bevises ved et midlertidigt Nationalitets Certifikat, udfærdiget af en dansk Konsul.

Saalænge Krigen varer maa, uden særlig Tilladelse fra Udenrigsministeriet, intet saadant Certifikat udstedes for Skib, der fra nogen af de krigsførende Staters Undersaatter overgaar til dansk Ejendom.

§ 2. Foruden fornævnte Hoveddokument behøver ethvert registreret Skib kun at være forsynet med Skibsbemandingslisten, Udklaringsbeviset og de fornødne Ladningspapirer.

§ 3. Det forbydes alle og enhver, Redere saavel som Skippere, at erlurve sig eller føre ombord dobbelte Skibspapirer eller at føre fremmed Flag, imedens de sejle med de ovenmeldte danske Legitimationspapirer og Dokumenter.

§ 4. Skibets Fører maa være dansk Undersaat og have dansk Skipperbevis.

§ 5. Ingen Skipper maa sejle til nogen Havn, som af en af de krigsførende Magter fra Søsiden er blokeret, og har han i den Henseende paa det nøjeste at rette sig efter de ham gennem vedkommende Øvrigheder bekendtgjorte Advarsler om en eller anden Havns Blokade. I Tilfælde af at han ved Indsejlingen til nogen Havn, hvis Blokade ej tilforn har været ham bekendt, møder noget Skib under nogen af de krigsførende Magters Orlogsflag og det ham af den kommanderende bliver tilkendegivet, at Havnen virkelig er blokeret, har han ufortøvet at begive sig derfra, uden i nogen Maade at forsøge paa hemmelig at indsnige sig i Havnen, saa længe den forbliver i blokeret Tilstand.

§ 6. Ingen dansk Undersaat maa tage Tjeneste ombord paa Kaperskibe, langt mindre selv udruste eller være interesseret i saadanne Skibes Udrustning, saa maa ej heller nogen Reder eller Skipper lade sit Skib bruge til at transportere til Fordel for nogen af de krigsførende Magter, Tropper, Vaaben eller Krigs-Ammunition, af hvad Slags de kunde være.

§ 7. Foruden de i Forordningen af 4de Maj 1803 § 13 nævnte Krigskontrebande-Artikler, nemlig Kanoner, Mortere, alle Slags Vaaben, Pistoler, Bomber, Granater, Kugler, Geværer, Fyrstene, Lunter, Krudt, Salpeter, Svovl, Kyrasser, Piker, Kaarder, Gehæng, Patronasker, Sadler og Tømmer, (dog med Undtagelse af en saadan Kvantitet af disse Artikler, som kunne behøves til Skibets eller dets Mandskabs Forsvar), bliver endvidere at henregne til Krigskontrebande, som det er forbudt at tilføre nogen af de krigsførende Magter, alle saadanne forarbejdede Genstande, som ere umiddelbart anvendelige til Krigsbrug.

For det Tilfælde, at Forandringer og Tillægsbestemmelser med Hensyn til Krigskontrebande skulde blive nødvendige som Følge af særskilte Overenskomster mellem Hans Majestæt Kongen og fremmede Magter, forbeholder Udenrigsministeriet sig, efter derom at have indhentet nærmere allerhøjeste Resolution, at bekendtgøre det videre fornødne.

§ 8. Naar et Koffardiskib, som ikke sejler under bevæbnet Beskyttelse, bliver paa Søen prajet af noget de krigsførende Magter tilhørende armeret Skib, som til Skibspapirenes Eftersyn er berettiget, saa skal Skibsføreren ikke gøre Modstand imod saadan Undersøgelse, naar den af Chefen for ovenmeldte Skib skulde blive foretaget, men han er derimod pligtig til troligen og uden Forbeholdenhed at forevise alle til Skibet og dets Ladning henhørende Papirer og Dokumenter. Det forbydes tillige paa det strengeste baade Skibsføreren og hans Underbefalingsmænd eller Mandskab at kaste over Bord eller paa nogen Maade at tilintetgøre eller dølge noget Dokument eller andre inden Borden værende og til Skibet eller Ladningen henhørende Papirer, være sig før Visitationen eller medens den staar paa.

Naar der tilstaas Handelsskibene bevæbnet Beskyttelse under dansk Orlogsflag, da har enhver Skibsfører, forinden han antages under Konvoj, at forevise sine Skibspapirer for Konvojchefen og i alle Tilfælde paa det nøjeste at rette sig efter dennes Befalinger.

Foranstaaende bekendtgøres herved alle vedkommende til Efterretning og Iagttagelse.

Udenrigsministeriet, den 24de August 1894.

Reedtz-Thott.

## Den nye Registreringslov.

Vi have modtaget følgende:

At Søløven af 1ste April 1892 med sine 315 Paragrafer vakte Røre blandt den danske Skibsreder- og Skibsførerstand var ikke til at undres over: thi den greb ind i mange Forhold og paalægger Straffe og Bøder, som ikke tidligere vare kendte. For Eksempel kan en Skipper nu efter § 286 idømmes en Bøde fra 5 til 100 Kr., dersom han ikke har et Eksemplar af nævnte Lov og de i § 27 ommeldte Reglementer og Forskrifter ombord i sit Skib. Det kan man sige er at gaa til Yderlighederne med Bestemmelserne, med mindre han fik den gratis udleveret, ligesom Registreringsloven. Hvorfor ikke ligesaa godt paalægge enhver myndig Person heri Landet, at han skal være i Besiddelse af Straffeloven af 10de Februar 1866

Men nok herom, hvad jeg vilde henlede Opmærksomheden paa, var der i nøje Forbindelse med Søløven udkomne Lov af samme Dato om danske Skibes Registrering m. m.

Her har uden Tvivl Chefen for Registrerings- og Skibsmaalings-Bureauet gjort alt, for at lette Overgangen fra den ældre til den nye Registreringslov, men alligevel er der adskilligt, som endnu bør forandres til Lettelse for Skibsredere og Skibsførere.

I enkelte Tilfælde kan Chefen for hvilket som helst Toldsted attestere for Rigtigheden af en Underskrift, f. Eks. ved Ejendomsdeklareringer. I modsat Fald maatte vedkommende Reder give Møde paa selve Registreringskontoret i det Distrikt, hvor den nye Ejer boede.

I andre Tilfælde skal baade Original og Genpart af Dokumenter indsendes til vedkommende Registreringskontor, for der at blive sammenholdte og attesterede — kun Ulejlighed og Tidsspilde; thi den ene Toldforvalters og Toldopbeholderskontrollørs Attest for Rigtigheden maatte være ligesaa god som den andens.

Noget lignende er Tilfældet med Ejer- og Førerforandringer, at Certifikatet forlanges sendt til Registreringskontoret for at blive paaført. At alle Forandringer skal indberettes er en Selvfølge. Chefen for Registrerings- og Skibsmaalings-Bureauet vilde lette Forretningerne for Skibsredere og Skibsførere, dersom de herhen hørende Forretninger kunde udføres ved ethvertsomhelst Toldsted her i Landet, hvilket med Nemhed maatte kunne indføres; thi den ene Toldembedsmands Troværdighed maa være ligesaa god som den andens.

Maatte disse Linier bidrage sit til at en Lettelse kunde ske i de paapegede Tilfælde, vilde Hensigten med dem være naat.

P.

## Fra Sø og Land.

Med Skruedampskibet »Niord«, bygget af »Helsingørs Jernskibs- & Maskinbyggeri for Regning Ångfartygs-Aktiebolaget »Nornan« i Gøteborg, foretoges i Gaar officiel Prøvetur i Sundet, hvilken i enhver Henseende forløb til Rederens ombordværende Repræsentants fulde Tilfredshed.

Skibet, der er bygget helt af Staal til Bureau Veritas højeste Klasse »special survey«, er 160' langt; i Hoveddækket 24½ Fod bredt og 12¾ Fod dybt i Rummet og forsynet med Triple Ekspansions Maskine med Overflade-Kondensation.

Paa Prøveturen indicerede Maskinen 355 Hestekraft, den arbejdede jævnt og økonomisk, og der opnaedes en Gennemsnits hastighed af 10⅛ Knob.

Flensborg-Skibsbygning-Selskab har solgt en oprindelig for egen Regning bygget Damp til Dampskibsselskabet Urania i Kjøbenhavn. Skibet vil faa Navnet Sirius; det er den tredje Damp, der derfra er solgt til dette Rederi.

I Norge er der nedsat en Komité til Revision af norsk Søforsikringsplan af 1881. Komiteens Indstilling vil blive behandlet og den forandrede Plan endelig vedtaget ved det norske Veritas Repræsentantmøde i næste Maaned.

Til Redningsstationen Østerby paa Læsø afsendtes i Søndags med Dampskibet Baldur en Redningsbaad, bygget paa Orlogsværftet.

Dampfærgeren Ulfsund begynder sin Vinterfart den 1ste September med 6 Ture daglig mellem Kallehave og Koster.

Den danske Sømand J. C. Jensen, der var forhyret med det i Hartlepool hjemmehørende Skib Olympia, er formentlig forulykket med nævnte Skib.

Fiskeritraktat mellem Sverrig og Danmark Malmø, 28de August. Lehnsstyrelsen i Malmø har nu afgivet Betænkning om Forslaget til en Overenskomst mellem Danmark og Sverrig angaaende Fiskeriet i de til begge Lande grænsende Farvande. Nævnte Autoriteter anbefaler, at Forholdet med Hensyn til Fiskeriet i de nævnte Farvande maatte ordnes i hovedsagelig Overensstemmelse med det af den danske Fiskerikonsulent Drechsel og den svenske Fiskeri-Inspektør Lundberg udarbejdede Udkast. I Følge dette bestemmes Grændserne for Øresund mod Nord til en Linie mellem Kullen og Sjællands Odde og mod Syd til en Linie fra Falsterbo til Hvide Møens Fyr. Endvidere fastslaaes, at de svenske Fiskere fremdeles maa have Lov til at drive Fiskeri indtil ¾ geografisk Mil fra Øen Anholt. (R. B.)

Cunard Dampskibet »Campania«, der sejlede fra Queens-town den 12te ds., har passeret Fire Island Fredag den 17de Kl. 4 Eftermiddag, efter at have gjort Turen paa omtrent 5 Dage, 7 Timer, 50 Minutter, eller — regnet efter Sandy Hook's Fyrskib — paa omtrent 5 Dage, 9 Timer, — den hurtigste Overfart, der endnu er præsteret. (Times).

Resultatet af Maskinisteksamerne i August 1894. Indstillet til 1. Del 31, hvoraf 26 bestode, indstillet til 2. Del 12, hvoraf 10 bestode, indstillet til Maskinpasser-Prøven 5, hvoraf 4 bestode.

Konsulat. Under 22de August er Svensk-Norsk Vicekonsul i Pernambuco L. Brun allernaadigst udnævnt til kongelig dansk Konsul sammesteds.

Bark »Amy« her af Byen, Kapt. Funder, fra Santos til Iquique, er totalt forlist ved Station Island. Mandskabet reddet.

Retten i Reykjavik har idømt Kaptajn Westerby, Føreren af Vaadfiskefartøjet »Arcadia« af Grimby, en Bøde af £ 50 for Vaadfiskeri i forbudne Vande ud for Seydisfjord. Westerby anførte til sin Undskyldning, at Vaadfiskeri var en Umulighed paa Østkysten af Island undtagen netop i de Vande, hvor det var forbudt. (Times).

## Skibsefterretninger.

### Dampskibe.

#### Det forenede Dampskibsselskab.

Alexander III, Rabe, ankom 27. Aug. til Riga, til Kbhvn., Antwerpen og Sortehavet. — A. N. Hansen, Thidemann, ankom 26. Aug. til Antwerpen, til Kjøbenhavn og St. Petersborg. — Antwerpen. Caroc, ankom 17. Aug. til Antwerpen, til Tunis, Piræus, Constantinopel og Sortehavet. — Baron Stjernblad, Michelsen, afgik 26. Aug. fra Dartmouth, til Cadiz, Valencia, Tarragona, Barcelona, Marseille, Genua, Livorne og Neapel. — Castor, Kruse, ankom 26 Aug til Odessa. — Chr. Broberg, Gøtsche, ankom 26. Aug til Kjøbenhavn, til Riga og St. Petersborg. — Dagmar. Hansen, afgik 28. Aug. fra Barcelona, til Denia, Valencia, Malaga og Cadiz. — Douro, Brabrand, afgik 27. Aug. fra Kjøbenhavn, til St. Petersborg. — Georgios I, Rohde, ankom 28. Aug. til Kjøbenhavn., til St. Petersborg. — J. C. Jacobsen, Bech, ankom 23. Aug. til Kjøbenh. — Kiew, Rasmussen, afgik 27 Aug. fra Neapel, til Sicilien — Kursk, Staal, passerede 27. Aug. Quessant Creact, til Bordeaux. — Leopold II, Jespersen afgik 23. Aug. fra Smyrna, til Antwerpen, Kjøbenhavn og St. Petersborg. — L. P. Holmblad, Ingerslev, afgik 27. Aug. fra Constantinopel, til Samsoun, Trebizonde, Batoum, Novorosisk og Odessa. — Botnia, Holm, afgik 29. Aug. fra Kbhvn. til Hangø. — O. B. Suhr. Koch, afgik 29. Aug. fra Denia, til Malaga og Cadiz. — Omsk, Kihl, passerede 24. Aug. Dover, til Algier, Tunis, Piræus og Smyrna etc. — Tejo, Fenger, afgik 25. Aug. fra Dartmouth, til Alicante. — Westa, Corfitzon, ankom 21. Aug. til St. Petersborg, til

Kjøbenhavn og Bordeaux. — Tomsk, Petersen, afgik 26. Aug. fra Smyrna, til Antwerpen, Kjøbenhavn og St. Petersburg. — Vesuv, Gæde, ankom 20. Aug. til Messina, til Oran, Lissabon og Kbhvn. — Viking, Jørgensen, afgik 27. Aug. fra Kjøbenhavn, til Oporto, Madeira og Lissabon. — Vendsyssel, Sørensens, passerede 28. Aug. Dover, til Havre.

Constantin, Fenger, afgik 30. Aug. fra Kjøbenhavn, til Newcastle. — Esbern Snare, Holm, afgik 30. Aug. fra Odense, til Newcastle via Frederikshavn. — Georg, Nielsen, afgik 29. Aug. fra Newcastle, til Kjøbenhavn. — Knuthenborg, Hansen, afgik 28. Aug. fra Newcastle, til Odense. — Kronen, Petersen, afgik 28. Aug. fra Newcastle, til Nykjøbing, F. — Lolland, Ankersen, afgik 28. Aug. fra Leith, til Aalborg. — Storebelt, Güllich, afgik 29. August fra Nakskov, til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Union, Bloch, afgik 30. Aug. fra Odense, til Leith via Aarhus og Aalborg.

Anglo Dane, Petersen, passerede 28. Aug. Hanstholm, til Kbhvn. og Libau. — Axelhuus, Goll, ankom 29. Aug. til Stettin, til Kbhvn. og Vestnorge. — Charkow, Norden, ankom 26. Aug. til Hull, til Kbhvn. og Libau. — Christian IX, Mollerup, passerede 28. Aug. Hanstholm, til Kbhvn. og Königsberg. — Christiansund, Jensen, afgik 29. Aug. fra Kjøbenhavn, til Vestnorge. — Frederik, Harboe, ankom 27. Aug. til Königsberg, til Kjøbenhavn og Hull. — Jolantha, Hansen, ankom 25. Aug. til Hamburg, til Kbhvn. og Königsberg. — Kasan, Thomsen, ankom 27. Aug. til Kbhvn., til London. — Laura, Christiansen, ankom 28. Aug. til Granton, til Kjøbenhavn. — Libau, Andersen, ankom 29. Aug. til Kbhvn., til Danzig. — Minsk, H. Olsen, ankom 29. Aug. til Stettin, til Kjøbenhavn, Liverpool og Manchester. — Louise, Brabrand sen, ankom 24. Aug. til Hull, til Kbhvn. og Königsberg. — Morsø, Lind, ankom 25. Aug. til Danzig, til Kbhvn. og Hamburg. — Moskov, Petersen, ankom 26. Aug. til Anvers, til Kbhvn. og Riga. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom 28. Aug. til Riga, til Kbhvn. og Anvers. — Nordjylland, Jensen, afgik 29. Aug. fra Kbhvn., til Hamburg. — Odin, Frisenette, ankom 29. Aug. til Königsberg, til Kbhvn. og Hamburg. — Perm, Christensen, ankom 26. Aug. til London, til Kbhvn. og Libau. — Pregel, Egidiusen, afgik 28. Aug. fra Kbhvn., til Anvers. — Romny, Nielsen, afgik 29. Aug. fra Kbhvn., til Libau. — Thyra, Garde, ankom 7. Aug. til Reykjavik, til Island rundt, Færøerne, Granton og Kbhvn. — Tula, Paaske, afgik 27. Aug. fra Trondhjem, til Vestnorske Stationer, Kbhvn. og Stettin. — Vendsyssel, Sørensens, passerede 28. Aug. Dover, til Havre. — Ceres, Svensson, ankom 27. Aug. til Libau, til Kjøbenhavn og London. — Fano, Andersen, afgik 28. Aug. fra Libau, til Kbhvn. og Hull.

### Dannebrog.

Christiansborg, Ewaldsen, afgik fra Blyth 28. August til Stockholm. — Fredensborg, van Deurs, ankom til Liverpool 28. August. — Frederiksberg, Hartmann, ankom til Rotterdam 27. Aug. — Rosenborg, Schultz, ankom til Havre 26. August.

### Kjøbenhavn.

Carl Hecksher, Petersen, ankom til Sundsvall 23. August, ankom til Kramfors 25. August. — Fyen, Petersen, afgik fra Ghent 22. August, ankom til Sunderland 25., afgik 28. til Kjøbenhavn. — Hafnia, Neergaard, ankom til Riga 23. August. — Jylland, Starck, afgik fra Hull 24. August til Kronstadt. — Russia, Rasmussen, ankom til Amsterdam 24. August, afgik 28., ankom til Sunderland 29. — Sjælland, Hansen, afgik fra Dunkerque 22. August, ankom til Grimsby 23. August.

### Thingvalla.

Island, Skjødt, afgik fra Christianssand 17. August til New-York. — Norge, Knudsen, afgik fra Christiania 29. August til Kbhvn.

### Det danske Petroleums Aktieselskab.

Christine, Larsen, ankom til New-York 26. August.

### Det Store Nordiske Telegrafsekskab.

H. C. Ørsted, Ørsted, ligger i Tuborg Havn. — Store Nordiske, Suenson, er paa Kabelreparation imellem Honkong og Amoy.

### Jydsk-Engelske Dampskibsselskab, Aarhus.

Hengest, Olsen, afgik fra Aarhus 23. August, ankom til Newcastle 26. August. — Octa, Enemark, afgik fra Newcastle 23. August, ankom til Gøteborg 26. August. — Orrik, Erichsen, afgik fra Gøteborg 23. Aug., ankom til Newcastle 26. August.

## Sejlskibe.

### Chr. Simoni, Aalborg.

Caroline Smith, Ægidiusen, afgik fra Kronstadt 21. Aug. til Leith's Red for Ordre. — Flora, Larsen, ankom til Rochester 23. August. — S. J. Lund, Kylesbeck, ankom til Svaneke 25. August.

## Fragtberetninger.

D'Hrr. Holm & Wonsild, Kjøbenhavn og Lübeck, meddele os den 30. August:

For Dampere noteres:

St. Petersburg — London 1/—, Rotterdam 1/0<sup>3</sup>/<sub>4</sub> à 1 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> d., Amsterdam eller Bremerhafen 1/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> d., Bremen By 1/2<sup>1</sup>/<sub>4</sub> d. à 1/3 d., Antwerpen, Dunkirk eller Ghent 1/2<sup>1</sup>/<sub>4</sub> d. à 1/3 d., Rouen 1/6 d., Bristolkanalen 1/6 à 1/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> d., Glasgow 1/6 d., Aberdeen 1/3 d. à 1/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> d., Østkyst Kullhavn 1 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> d., alt pr. 496 lbs. Hvedebasis. Til Stettin eller Lübeck 9 M. pr. 2000 Kilos Rugbasis, til god dansk Havn 13/14 M. pr. 2000 Kilos Oliekager.

Riga noterer for Dampere: London 10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> d. à 1/— Hull 10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> d. à 1/— Antwerpen 10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> d. à 1 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> d., Ghent 10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> d. à 1 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> d., Dunkirk 10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> d. à 1 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> d., alt pr. 320 lbs Havrebasis, til Lübeck 9 10 M. til Stettin 8 9 M., alt pr. 2000 Kilos Korn, til god dansk Havn 12 M. pr. 2000 Kilos Rugbasis.

Libau noterer for Dampere: Leith 9 d. à 10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> d., Hull 9 d. à 10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> d., London 10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> d., Rotterdam eller Antwerpen 10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> d., Ghent 10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> d., Dunkirk 10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> d. à 11<sup>1</sup>/<sub>4</sub> d., Rouen 1 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> d., alt pr. 320 lbs. Havrebasis, til Danmark 17 M. pr. 2000 Kilos Klid.

Danzig noterer for Dampere: Apenrade 40 Pf. god dansk Havn 42<sup>1</sup>/<sub>2</sub> d. pr. 50 Kilos Klid, til Dunkirk 15 frcs. pr. 2000 Kilos Melasse. Endvidere Malmø—Dunkirk 8 francs pr. 1016 K. Melasse. Landskrona—Dunkirk 7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> frcs. pr. 1016 K. Melasse, Helsingborg—Dunkirk 7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> frsc. pr. 1016 K. Melasse, Assens—Dunkirk 7 frcs. pr. 1016 K. Melasse, Antwerpen—Esbjerg 6 sh. pr. 1016 K. Phosphate. Antwerpen—Aalborg 6/6 d. pr. 1016 K. Phosphate.

D'Hrr. N. Johansen & Dahl, Liverpool, meddele os under 25. August:

Frugtmarkedet rapporteres overalt at være elendigt, og i nogle Retninger er der endog indtraadt yderligere Nedgang i Raterne sammenlignet med, hvad der opnaaedes for nogle Dage siden.

Vi kunne blandt andre berette følgende Befragtninger i forløbne Uge.

Dampskibe:

Fra Cardiff til Kronstadt 4/9, Malta 3/9, Barcelona 9/—, Valencia 7/—, Marseilles 6 frcs., Adriatic 5/6, Carthagena 5/—, Algiers 5<sup>1</sup>/<sub>2</sub> frcs., Neapel 4/6, Alicante 7/6, Salonica 5/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, Bari 5/6, Donau 6/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, Port Said 4/3, Colombo 9/6, Singapore 10/3 à 11/—.

Fra Newcastle til Libau 4/—, Kronstadt 3/9, Helsingfors 3/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, Malmø 4/—, Aarhus 5/—, Nykjøbing, F. 4/6, Genoa 4/3, Boulogne 4/—, Sevilla 7/6, Malaga 7/6.

Nordmalling og Kalix til Rochefort 41 frcs., Rafsø til Montrose 21/—, Hudikswall og Sundsvall til London 550 Standards 21/, Windau til London 1200 Loads Sleepers 6 9, St. Petersburg til London, 10,000 Quarters à 1/— 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, prompt.

Azoff til U. K. Kontinentet 12/3 prompt, 14/— Oktober/November, Sulina 11/—, Poti 13/—, Odessa 11/—, til Kjøbenhavn 11/—, Nicolaieff 10/6.

Alexandria til Hull eller London 9,6 & 1,9. Bilbao til Middlesbro 4/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, Tyne 4 7<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, Rotterdam 5,6, Antwerp 6/—, Huelva til Boness 5 9.

Savannah til Barcelona 5/16 hs., Bomuld, Brunswick til Kontinentet 15,6, Tampa til Hamburg 16/9, Rotterdam 16/6, Charlotte Harbor til Garston 13 6, Galveston til Liverpool 37/—, Bremen 38/—, Havre 38/6.

Pensacola til U. K. 95/—, Kontinentet 97/6, Miramichi til Liverpool 45/—, St. John 37/6.

River Plate til U. K. Kontinentet 14/—.

Sejlskibe, Fra Liverpool til Ceara Kul 12/6, Salt til Mobile 4/—, Wyburg 4/—.

Cardiff til Rio Janeiro 14/—, Santos 17/6, Cape Town 11/3, Monte Video 11/3, San Francisco 12 9.

Wyburg til London 29/— pr. Favn, Mobile til U. K. 95/— for 800 Reg., Ship Island 90.— for 1200 Reg., Apalachicola 100/—, Jamaica 28/ & 29/—, San Francisco 23/9 à 26/6, Portland 32 6, Chili & Peru 25/— à 27,6, Rangon 27/6, Bassein til U. K. Kontinentet 25.—, Calcutta til New York

Doll, 4<sup>oo</sup>. Sydney til London 42 6. Newcastle N. S. W. til Valparaiso 13/6.

Skibskøb. Til Norge er indkøbt Jernbark »Zeta«, 640 Reg. Tons, bygget 1877. Laster 1050 Tons Dødvægt paa 16<sup>1</sup>/<sub>4</sub> Fod, for £ 3000. Endvidere Træbark »Martha Reid«, 631 Reg. Tons, bygget i Nova Scotia 1873 3/3 L. I. I. Klassen netop udløben og Kobberhuden 4 Aar gammel — for £ 800.

Vor Korrespondent i Newcastle o/Tyne meddeler os under 25. August:

Vort Fragtmarked er vedblivende flovt, navnlig har

Østersø-Markedet været svagt i forløbne Uge, og flere Befragtninger ere afsluttede til yderligere reducerede Rater. For Cronstadt er i et enkelt Tilfælde 3/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> bleven accepteret, men Raten maa siges at være 3/9, hvortil der i de sidste Dage er optaget adskillige Dampere. Der er sluttet:

Tyne, Blyth eller Wear til:

Kronstadt 3/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, 3/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> og 3/9; Libau 1000, 4'—; Pillau 1600 3/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub>; Swinemünde 1500 og 2100 3/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub>; Aalborg 750 4/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub>; Helsingborg 1300 3/9; Malmø 1100, 4'—; Stockholm 3/9 ÷ 2 pCt; Helsingfors 1200, 3/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> ÷ 2 pCt; Lissabon 27004/6, 1100 5/—; Malaga 7/6, Kurs 48 d.; Barcelona 3200,

## Efterretninger for Søfarende.

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

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

**Limfjorden.** 1 *Thyborøn-Kanal* er Dybden for Tiden ved Højvandstid:

Paa *Havreøen* 11 Fod.

I *Kanalen* 11 Fod.

Paa *Fjordgrunden* 11 Fod.

**Kattegat.** Paa *Hals Barre* er der i den gravede Rende nu 16<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Fod Vand ved daglig Lavvande.

I Linien *Egense Fyr* overet er der paa N.-Siden af Renden paa en kort Strækning kun 12 Fod Vand, og i Linien *Korsholm* Baaker overet paa S.-Siden af Renden kun 13<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Fod Vand.

**Østersøen.** Den 1ste September 1894 tændes følgende Fyr ved *Faxe Bugt*:

1. Paa *Fedet* en Fyrgruppe, bestaaende af et Bagfyr og to Forfyr.

a. Bagfyret er et hvidt, fast Fyr, der lyser med fuld Lysstyrke over c. 20<sup>o</sup>, fra c. N. 61<sup>o</sup> Ø. til c. N. 81<sup>o</sup> Ø. Lysvinklens Midtlinien falder midt imellem Forfyrene. Flammens Højde: 31 Fod. Synsvidden: 10 Kml. Lysevnen: 13 Kml. Spejlapparat af 5te Orden. Fyret vises fra en 24 Fod høj Fyrpæl.

Beliggenhed: 55<sup>o</sup> 10' 20" N. Br. 12<sup>o</sup> 6' 25" Ø. Lgd.

b. Det N-lige Forfyr er et grønt, fast Fyr, der lyser med fuld Lysstyrke over c. 16<sup>o</sup>. Lysvinklens Midtlinie er parallel med Midtlinien i Bagfyrets Lysvinkel. Flammens Højde: 17 Fod. Synsvidden: 8 Kml. Lysevnen: 11 Kml. Spejlapparat af 4de Orden. Fyret vises fra Gavlen af en brun, 16 Fod høj Træbygning paa Betonfundament, 425 Alen N. 65<sup>o</sup> Ø. fra Bagfyret.

c. Det S-lige Forfyr er et rødt, fast Fyr, der lyser med fuld Lysstyrke over c. 18<sup>o</sup>. Lysvinklens Midtlinie er parallel med Midtlinien i Bagfyrets Lysvinkel. Flammens Højde: 17 Fod. Synsvidden: 8 Kml. Lysevnen: 13 Kml. Spejlapparat af 5te Orden. Fyret vises fra en 15 Fod høj Fyrpæl, 386 Alen N. 78<sup>o</sup> Ø. fra Bagfyret.

Bagfyret overet med det grønne Forfyr angiver N.-Siden og Bagfyret overet med det røde Forfyr angiver S.-Siden af Løbet mellem Landgrunden ved *Faxe Strand* og *Nordmandshage* i ikke under 18 Fod Vand.

2. Ved *Rone-Klint* en Fyrgruppe, bestaaende af et Bagfyr og to Forfyr.

a. Bagfyret er et hvidt, fast Fyr, der lyser med fuld Lysstyrke over c. 20<sup>o</sup>, fra N. 6<sup>o</sup> V. til N. 14<sup>o</sup> Ø. Lysvinklens Midtlinie falder midt imellem Forfyrene. Flammens Højde: 32 Fod. Synsvidden: 10 Kml. Lysevnen: 13 Kml. Spejlapparat af 5te Orden. Fyret vises fra en 24 Fod høj Fyrpæl.

Beliggenhed: 55<sup>o</sup> 7' 30" N. Br. 12<sup>o</sup> 7' 49" Ø. Lgd.

b. Det V-lige Forfyr er et grønt, fast Fyr, der lyser med fuld Lysstyrke over c. 16<sup>o</sup>. Lysvinklens Midtlinie er parallel med Midtlinien i Bagfyrets Lysvinkel. Flammens Højde: 16 Fod. Synsvidden: 8 Kml. Lysevnen: 11 Kml. Spejlapparat af 4de Orden. Fyret vises fra Gavlen af en brun, 14 Fod høj Træbygning paa Betonfundament, 1078 Alen N. 1<sup>o</sup> Ø. fra Bagfyret.

c. Det Ø-lige Forfyr er et rødt, fast Fyr, der lyser med fuld Lysstyrke over c. 18<sup>o</sup>. Lysvinklens Midtlinie er parallel med Midtlinien i Bagfyrets Lysvinkel. Flammens Højde: 16 Fod. Synsvidden: 8 Kml. Lysevnen: 13 Kml. Spejlapparat af 5te Orden. Fyret vises fra en 15 Fod høj Fyrpæl, 1077 Alen N. 7<sup>o</sup> Ø. fra Bagfyret.

Bagfyret overet med det grønne Forfyr angiver V.-Siden og Bagfyret overet med det røde Forfyr angiver Ø.-Siden af det rene Farvand mellem *Middelgrund* og *Nordmandshage* og ind til

Ankerpladsen N. for *Hesteskoen*. Den V-lige Fyrlinie fører ned mellem de fire første Prikker ved Indsejlingen til *Præsto*. Der er ikke Vagt ved Fyrene.

### Østersøen, Sundet og Lille Belt.

**Sverig. Södermanlands Skjærgaard.** I Farvandet mellem *Säfsöund* og *Landsort* er funden en 14 Fods Grund, der hedder *Stångskärs Nordöstra Grund*. Den skal afmærkes med en Risprík. 58<sup>o</sup> 45' 42" N. Br. 17<sup>o</sup> 35' 24" Ø. Lgd.

Ved *Vestra Algubbsgrundet* er udlagt en sort, pyramideformet Tønde, hvorfra vises en hvid Lanterne. Brændetid: 1ste April—15de Maj og 15de Juli—31te December. 58<sup>o</sup> 50' 36" N. Br. 17<sup>o</sup> 35' 19" Ø. Lgd.

**Bottniske Bugt.** Forandringen i Afmærkningen af *Fjärdgrunden* er nu foretagen.

**Finland. Aalands Øer.** En 9 Fods Grund er funden 1/4 Kml. S. 48<sup>o</sup> Ø. fra Ø.-Spidsen af *Oen Ahlgrund*. Ved Grundens Ø.-Side er i 19 Fod Vand udsat en Stage, rød foroven, hvid forneden. 60<sup>o</sup> 5' 3" N. Br. 19<sup>o</sup> 58' 13" Ø. Lgd.

**Rusland. Vrag i Möönsund.** Skibet »*Mathilde*« er sunket 1 Kml. N. 18<sup>o</sup> V. fra *Paternoster Fyr*. Paa N.-Siden af Vraget udsættes en hvid Stage med Kost, paa S.-Siden en rød Stage med Kost. 58<sup>o</sup> 33' 42" N. Br. 23<sup>o</sup> 26' 30" Ø. Lgd.

**Tydskland. Swinemünde.** I Følge Indberetning fra det kgl. Generalkonsulat i *Stettin* afholdes Skydeøvelser ved *Swinemünde* fra den 28de August til 14de September fra Kl. 8 Formiddag. Naar der skydes, er Havnen spærret for al Sejlsds.

### Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Sunkne Vrag i Nordsøen.** En Lodskutter er i 10 Fv. Vand sunken 2 Kml. N. 86<sup>o</sup> Ø. fra Fyrskibet »*Maas*«. 52<sup>o</sup> 2' 10" N. Br. 3<sup>o</sup> 56' 15" Ø. Lgd.

Et Skib er sunket 20 Kml. S. 2<sup>o</sup> Ø. fra Fyrskibet »*Horns-Ree*«. Masterne ere et Par Fod over Vandet. 55<sup>o</sup> 14' 45" N. Br. 7<sup>o</sup> 21' 30" Ø. Lgd.

**Holland. Ooster-Schelde.** I *Engelsche Waarwater* ere følgende Forandringer i Afmærkningen foretagne:

Stumpønde Nr. 1 b er udlagt i 20 Fod Vand. 51<sup>o</sup> 34' 38" N. Br. 3<sup>o</sup> 54' 33" Ø. Lgd.

Stumpønde Nr. 1 a er flyttet og ligger nu i 22<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Fod Vand. 51<sup>o</sup> 34' 57" N. Br. 3<sup>o</sup> 54' 40" Ø. Lgd.

Stumpønde Nr. 2 med afkortet Kegle er flyttet og ligger nu i 26 Fod Vand. 51<sup>o</sup> 34' 12" N. Br. 3<sup>o</sup> 54' 44" Ø. Lgd.

Den 31te August 1894 indsættes i *Zandkreek (Sturf)* hvide, faste Fyr en rød Sektor, som lyser fra N. 13<sup>o</sup> V. til N. 1<sup>o</sup> V., over Stumpønde Nr. 2 med afkortet Kegle i *Engelsche Waarwater*.

**Belgien. Schelde.** I Oktober 1894 begyndes Indførelsen af det nye Afmærknings-System i den belgiske Del af *Schelde*, først i den yderste Del. De hvide Tønder ombyttes med røde Spidstønder, den røde Stumpønde Nr. 39 ombyttes med en sort Tønde af samme Form. Tøndernes Numre blive uforandrede.

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

**England. Fyrskibet »Cardigan Bay«.** Den 1ste November 1894 forandres Fyret paa Fyrskibet »*Cardigan Bay*« til et hvidt Blinkfyr, der hver 1/2 Minut viser tre Blink saaledes: Blink i 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> s., Mørke i 4 s., Blink i 5 s., Mørke i 4 s., Blink i 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> s., Mørke i 14 s. Synsvidden: 11 Kml.

**Skottlands V.-Kyst.** I Admiralty Chart, *North Minch* Nr.

7/— Kurs 48 d.; Port Vendres 1200 6/6; Genua 4/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub>; Ca. Vecchia 3000 4/6; Spezzia 4 6; Constantinopel 4/9; Alexandria 3100 4/3. Fra Warkworth til Holtenau 1400 4/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub>. Fra Middlesbro til Cronstadt 1650, 4/3. Fra Grimsby til Cronstadt 4/—; til Horsens 700 4/9.

Sortehavs-Markedet er stille. Der bydes for Lastning i Odessa, Sebastopol etc. for prompt 10/3 à 10/6 og fra Sulina 11/— à 11/3 n. c. Fra Eupatoria til Reval 14 — for Salt.

Fra Azoff bydes 12 3 à 12,9 for prompt, og fra Donauen noteres 13/3 à 13,6 for prompt og 14/ à 14,3 for ult. Septemb. Lastning.

Fra Alexandria er sluttet til London eller Hull til 9/6 for Cottonseed, 1,9 for Grain pr. prompt, og resp. 10/6 og 2/— for Oktober Lastning. Cagliari til Wiborg 1203 Netto Tons 12<sup>1</sup>/<sub>2</sub> frc. Salt. Smyrna til U. K. 10/6 d. V. prompt.

Fra Østersøen er sluttet:

St. Petersburg til London 1<sup>1</sup>/<sub>4</sub> d., 1/— og 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, til Rotterdam, Amsterdam eller Antwerpen 1/3, til Rouen 1/6. Windau til London, sleepers, 6/9, og Riga til Southampton, sleepers, 6/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> pr. load. — Wiborg til Hartlepool 23/6 option Grimsby 24/ pulpwood. Sundswall til Dordt 630 stds., 21/6 D. B. 1/3 b.

2386 og *Scotland, West Coast*, Nr. 2635 skal Øen, der er anført som den V-lige af *Glashli Skerries* i *Eddrachilles Bay*, 1,4 Kml. N. 20° V. fra Toppen af *Meal Mhor*, udtages. 58° 18' 40" N. Br. 5° 13' V. Lgd.

### Nordlige Atlanterhav.

**Frankrig. Gironde.** Fyrskibet »*Bec d' Ambès*» er ombyttet med en sortmalet Lystønde, som viser et rødt, fast Fyr.

**Azorerne.** Følgende *Lloyds* Signal-Stationer ere oprettede: *Esplanaca Point, Fayal* SØ-Side; *Ferraria Point, San Miguel* V.-Ende, og *Arnel Point, San Miguel* Ø.-Ende.

**Canariske Øer.** I *La Luz* Havn ere følgende hvide Fortøjtønder udlagte:

En Fortøjtønde i 6<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Fv. Vand til Skibe, som ville losse eller lade; en Fortøjtønde, mærket »M M«, i 22<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Fod Vand til Orlogsskibe og tre Fortøjtønder, mærkede »L P«, »G C« og »B B«, tilhørende forskellige Firmaer.

Ved en 19 Fods Plade er, foruden den tidligere, udlagt en sort pyramideformet Tønde, fra *Santa Catalina* Kastel i N. 44° Ø. og fra »*Blandy Brothers & Co.'s*» Ladebro i S. 1° Ø.

**Saint-Pierre og Miquelon.** Naar Sirenen paa *Pointe Plate de Langlade* er i Uorden, gives Taagesignal med et Kanon-skud afvekslende hver 15 og 45 Sekunder.

**Prince Edwards Island.** En Fløjetønde er udlagt i 9 Fv. Vand, fra *North Point* Fyr i N. 14° Ø. 47° 6' N. Br. 63° 58' V. Lgd.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts.** I *Main Ship Channel* er funden en 20 Fods Plade c. 1,800 Alen S. 70° Ø. fra *Narrows* Fyr.

I *Nantasket Gut*, Indløbet til *Hingham Bay*, er funden en 15<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Fods Plade, fra *Long Island Head* Fyr i S. 42° Ø. og fra *Narrows* Fyr i S. 10° V.

**Massachusetts.** Fyrskibet »*Nantucket New South Shoals*» er midlertidig ombyttet med Reservefyrskib Nr. 58. Fyr og Taagesignal ere uforandrede.

### Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**Italien. Neapel.** Ved Yderenden af Molen *San Vincenzo* er udlagt en Lystønde, som viser rødt, fast Lys. Man maa ikke nomme Lystønden nærmere end <sup>1</sup>/<sub>2</sub> Kbl., og Farten maa ikke være over 5 Knob.

**Siciliens N.-Kyst.** I August 1894 ombyttes det hvide Fyr med Formørkelser paa Molehovedet ved *Milazzo* med et rødt Fyr med Formørkelser, som viser Lys i 20 Sekunder, Mørke i 10 Sekunder. Synsviddens: 5 Kml.

**Rusland. Dnieper Liman.** Fyrskibet »*Adjigiol*» er midlertidig ombyttet med Fyrskibet »*Berezand*», som fra et pyramideformet Taarn viser et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 17 Fod. Fyret har kun ringe Lysstyrke.

**Odessa.** Paa *Odessa* Rhed foretages Boringer mellem Petroleumshavnen og Bølgebryderen. Et Pæleværk er derfor opført omtrent 1,000 Alen SØ. for Petroleumshavnens Molehoved. Pæleværket er om Dagen afmærket med et rødt Flag, om Natten med en rød Lanterne.

**Kamiesh-Bugt.** En hvid Baake bestaaende af en 15 Fod høj Pæl med 4 Planker i Kors paa Toppen, er opført NØ. for *Kheronese* Fyrtaarn paa Ø.-Pynten ved Indløbet til *Kamiesh-Bugt*. Ved Indløbet til Bugten er paa V.-Siden i 28 Fod Vand udlagt to sorte Vagere med Stage og Kegle med Spidsen opad og paa Ø.-Siden en rød Vager med Stage og Kegle med Spidsen nedad.

### Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

**Columbia. Limon Bay.** Fyret paa *Toro Point* er et Blinkfyr, der hver <sup>1</sup>/<sub>2</sub> Minut viser Et-Blink. Naar man er nær ved Fyret, formærkes det ikke fuldstændigt.

**Cuba N.-Kyst. Sagua la Grande.** Baaken paa *Fradera Rock*, ud for *Punta de los Practicos*, er forsvunden.

Skibe, kommende V. fra, som ønske Lods, advares mod at løbe for langt forbi Pynten.

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

**Argentinen. Port Belgrano.** Ved Indløbet til *Bahia Blanca* er i 5<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Fv. Vand er udlagt et Fyrskib, 13 Kml. S. 6° Ø. fra *Mount Hermoso* Fyr. Fyrskibet er rødt og sort vandret stribet, har to Master og et Taarn, hvorfra Fyret vises. Fyret er et hvidt Fyr med Formørkelser, som viser Lys i 42 Sekunder, Mørke i 18 Sekunder. Synsviddens: 14 Kml. 39° 11' 10" S. Br. 61° 38' 20" V. Lgd.

En rød Tønde er udlagt paa S.-Siden af Løbet mellem Tønde Nr. 7 og Nr. 8, fra *Tripod* i S. 73° V., 3,7 Kml. og fra *Punta Alta* i S. 42° Ø.

### Karantænebestemmelser m. m.

**Portugal.** — *Riga* og *Amsterdam* ere erklærede for kolerasmittede, og de øvrige hollandske Havne for mistænkte for Kolera.

**Spanien** — Skibe fra *Riga*, *Amsterdam* og *Rotterdam* og 85 Kml. i Omkreds betragtes som kolerasmittede.

**Malta.** — Skibe fra tyrkisk-asiatiske Havne i *Det Sorte Hav*, fra tyrkisk-europæiske Havne mellem *Marona* og *Enos* samt fra *Marseille* underkastes 5 Dages Karantæne.

Karantænen overfor *Marseille* er udvidet til at gælde alle franske Havne i *Middelhavet*.

**Italien.** — Skibe fra *Holland* og *Belgien* og fra tyske Havne i *Østersøen* underkastes sanitære Forholdsregler.

**Grækenland.** — Skibe fra *Dedeugas* underkastes 1 Dags Karantæne.

**Tyrkiet.** — Skibe fra *Marseille* underkastes 5 Dages Karantæne i *Clazomenes*, *Beirut* eller *Tripolis*. Skibe fra russiske Havne mellem *Rumanien* og *Kertsch* underkastes nu Lægeeftersyn og Desinfektion i *Cavak*. Karantænen for Skibe fra Havne mellem *Alaya* og *Castellorizo* er nedsat til 1 Dag. Skibe fra tyrkiske Havne mellem den russiske Grænse og *Aroa* underkastes 1 Dags Karantæne i *Sinope* eller *Cavak*.

Skibe fra *Antwerpen*, *Rotterdam* og *Haag* underkastes 5 Dages Karantæne i *Clazomenes*, *Beirut* eller *Tripolis*.

### ABONNEMENTSPRISEN

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

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelt Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges hos „Adam“, Højbroplads og Tivoli, „Lynet“, Bredgade, hos Avissælgere i Havnen og flere Steder.

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

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

### AVERTISEMENTSPRIS:

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

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER FREDAG.

Nr. 50.

Kjøbenhavn, Fredag den 7. September 1894.

1. Aarg.

INDHOLD: Sø- og Handelsretsd. — Journalføringen. — Honfleurs Havn. — Fiskeriet og Fiskerihavne paa Jyllands Vestkyst. — Foreningen til Søfartens Fremme. — Den ny Registreringslov. — Fra Sø og Land. — Havarier og Forlis. — Skibsefterretninger. — Fragtberetninger. — Efterretninger for Søfarende.

Telegr.-Adr.:  
„The, Kjøbenhavn“.

## H. P. Sundorph, Kjøbenhavn K.,

en gros — THEHANDEL — en detail

(grundlagt 1776).

Originale Pakninger med indregistreret Varemærke og Plombe faas overalt i Danmark.

Telefon  
Nr. 289.

**J. Chr. Petersens  
Papirhandel,**

Store Kirkestræde 1.  
Grundet 1845 — Telefon 243.

**Ny Skibsdagbøger  
med klassificeret Papir  
billigst.**

Telefon 1268.  
Telegr.-Adr. Nilsson 167.

**Carl Nilsson,**

Amallegade 37,  
Kjøbenhavn K.  
Lager af Olier og Maskin-Artikler.  
Leverander  
til de fleste danske Damp-  
skibsselskaber.

**Anders Nielsen,**  
Fredericiagade 27.

**Største Lager  
af  
Fedevarer.**

**C. F. Schlüter,**

Skandinaviens største  
Skibshandel.

Etableret 1857.

En gros Lager af Maskin- og  
Cylinderolier.  
Alle Arter Maskin-Pakninger etc.  
26, Peder Skramsgade,  
Kjøbenhavn K.

**Connossementer**

med og uden  
det foren. Dampskibsselsk. Flag  
paa Lager hos

**S. Friedländer,**  
Ved Stranden 14.

**C. M. Fønnesbech,**  
Specialforretning i The.

Fine, kraftige Kvaliteter;  
Udsalg: Østergade 10. Kjøbenhavn.

**Cacaopulver,**

Kæks, Biscuits, Chocolate,  
Confekt.  
Brødr. Tychsens Fabrikslager,  
Lille Kannikestræde 3, Kjøbenhavn K.

**Kjøb, Salg og Nybygning**

af Sejl- og Dampskibe, Uddybningsmateriel, Transport-  
pramme med og uden Motorer, Losse- og Ladeapparater,  
Bugserdampere og Fiskerfartøjer med Petroleumsmotorer  
indtil 100 indicerede H. Kraft, udføres fordelagtigt ved

**Ingeniør Andr. Vang, Kjøbenhavn,**  
Nørrefarimagsgade 31 A, 1. Sal.

Den anerkjendte

**Originale Rahtjens Composition**

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

**Martin Nilsson,**  
Telefon 120. Nyhavn 53, Kjøbenhavn.

**Dækskoste**

Dækskoste, 13 Rækker halvættive Piasava	6 Kr.	pr. Dusin.
do. 13 do. fint Piasava ud-		
mærkede Koste til Spulning af Dækket	7 »	»
Tjærekoste, rene Børster	7 »	50 »
Levanger	7 »	»
Kosteskafter	1 »	»

Alle Sorter Malerpensler anbefales. Ethvert Rederi samt Damp- og Sejlskibsførere vil se deres Fordel ved at købe deres Forbrug af Børstenbinderarbejde direkte hos mig, da jeg fabrikerer det selv. Ingen Specialiteter; som Fagmand udfører jeg alt til Faget henhørende. Telefon Nr. 2625.

**HANS PREHN,**  
Børstenbinder.

Fabrik for Dæks- og Gadekoste.  
Vesterbrogade 46.

**H. C. Petersen & Co.,**

Udstillingsbygningen, Kjøbenhavn V.

Ludwigsbergs Donkey Pumper,  
Pulsometre, Centrifugalpumper,  
samt alle Sorter Pumper og Sprøjter  
i bedste Konstruktioner  
til billige Priser.

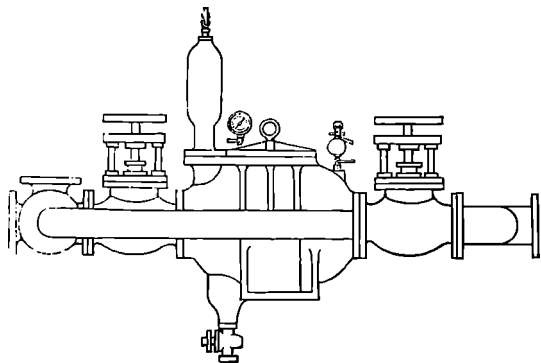
**Engelberts originale Olie,**

bedste Cylinder-Olie,  
leveres til nedsat Pris.

Mod Efterligninger advares.

**Edmiston's Fødebands-Filter.**

Filter for Landkjedler.



Skibs-Filter.

**FRED. STIELTJES & Co.,**  
Bredgade 43, Kjøbenhavn.



# „Dansk Søfartstidende“

begyndte den 1. Juli et nyt Kvartal. Bladet bringer Artikler om alle i Forbindelse med Skibsfarten og Fiskeriet staaende Forhold og følger alle Bevægelser paa Søfartens Omraade her hjemme og i Udlandet; det bringer ugentlige Beretninger om Fragtforholdene gennem Meddelelser fra London, Liverpool, Newcastle o/ Tyne, Lübeck, New-York og Kjøbenhavn; det indeholder Søkortarkivets „Efterretninger for Søfarende“.

„Dansk Søfartstidende“ bringer en ugentlig Oversigt over danske Skibes Bevægelser, støttet paa Meddelelser fra de fleste danske Damp- og Sejlskibs-Rederier; endvidere udførlige Meddelelser om Nybygninger, Havarier, Forlis. Det bringer Beretninger om Forhyringsforholdene, maanedlige Meddelelser om Fiskeeksporten og Fiskehandelen, Oversigt over de meteorologiske Forhold m. m. m.

„Dansk Søfartstidende“, Organ for Søfarten og Fiskeriet, fremtræder tillige som Efterretningsorgan for Skibsfarten og bringer gennem sine talrige Forbindelser i Ind- og Udland udførlige og paalidelige Meddelelser om alle Søfartsforhold.

Abonnement for Juli Kvartal 1894 à 1 Kr. 50 Øre foruden Postpenge, tegnes paa alle kgl. Postkontorer og Brevsamlingssteder, i alm. dansk Skibsførerforenings Kontor, St. Annæ Plads 13, K, fra 11—3, i Redaktionen, Holsteinsgade 9, Ø, og hos Fuldmægtig Westrup i det forenede Dampskibsselskabs Skibsinspektion. Dansk Søfartstidende egner sig fortrinligt til Annoncer, der ønskes udbredte i alle Søfartskredse i Ind- og Udland.

Annoncer modtages ovennævnte tre Steder og i Triers Bogtrykkeri, Bredgade 32, K.

## Staaltraadstovværk

i alle Kvaliteter og Konstruktioner for Transmissioner, Hejseværker, Kraner, Tovbaner etc.

Galvaniseret Jern- og Staaltraadstovværk, Galvaniserede Staaltraads Trosser og Kabler samt Liner til Skibsbrug, Lynafledertovværk af Jern og Kobber, Staaltraadsliner til elektriske Buelamper, Transmissions-Tov af Hamp, Manila og Bomuld, Transmissions Tov- og Snoreskiver, Patent-Laase og Patent-Smørelse for Staaltraadstovværk etc. leveres fra

**KABELFABRIK, LANDSBERG a/W.**

ved Repræsentanten for Danmark

**WM. GOTTSCHALCH**  
Niels Juelsgade Nr. 1,  
Kjøbenhavn K

Patent

## Universal Slippeapparatet,

der er omtalt i Søfartstidende Nr. 40, anbefales til Anbringelse i Skibsbaade. Bestillinger modtages af Opfinderen og Indehaver af Patentet

Jul. Christensen — Hjertensfrydsgade 12 — Kjøbenhavn. K.

## E. Husted & Co.

Merchants & Ship Brokers,  
Newcastle on Tyne.  
Telegrams: Husted.

Anti-magnetiske  
Ankergangs-Uhre

fra 20 Kr.

Halv-Chronometere

fra 50 Kr.

Marinekikkerter og  
Barometere.

Alle Reparationer udføres.

**PALLE SØRENSEN,**  
6, Selvtorvet 6.

## Galle & Jessens

oljefri, rene Poudre

## Cacao uden Sukker

kan særlig anbefales

til Skibsbrug.

## N. Chr. Rønnes

Skibssnedkeri.

— Grundlagt 1834. —

St. Annægade 3.

Kjøbenhavn C.

## Carbolineum, Creosotolie

leveres billigt.

V. Boye & Watt, Fiolstræde 2, K.

## Dansk Søforsikring for Løsøre,

oprettet 1876,

tegner Forsikring paa Søfolks Effekter med danske Skibe.

Præmien er for en Forsikring paa 100 Kr.: 1 Aar 4 Kr., 6 Maaneder 3 Kr., 3 Maaneder 1 Kr. 50 Øre samt Policepenge 50 Øre.

Forsikringer tegnes paa Selskabets Hovedkontor, St. Annæplads 13, fra 11—3 og hos Selskabets Agenter i de større Havne-Provindsbyer.

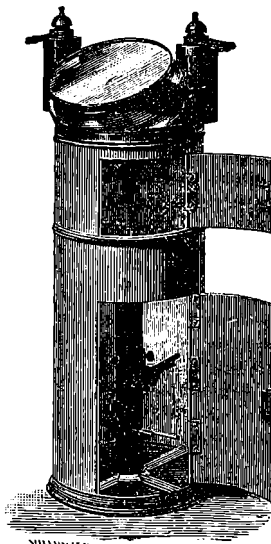
## Ny Carlsberg Øl

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

Bryggeriets Aftapningsanstalt: Pileallé 5.

Depot: Toldbodgade 14.

## Cornelius Knudsens Etabl.,



37. Kjøbmagergade Kjøbenhavn.

Patent Multiplicator, Kompasser,

Sprit- og Baadskompasser,

Patent Tidsglas. Saltmaalere.

Sextanter og Oktanter.

Kaptejn Rungs

Universal-Bathometer.

Logge og Loddemaskiner.

Dybhavsthermometre

med Vendeapparat.

Barometre, Thermometre, Manometre.

Indicatorer. Tegnebestikker.

Parallellinealer.

Marinekikkerter.

Complete Dykkerdragter

Premierløjtnant Clausens

Patent Universal Deflektor.

Reparationer udføres med Omhu.

## Sø- og Handelsretsdom.

Dom, afsagt d. 15de August 1894, angaaende Erstatning for Skade ved Sammenstød.

Den 18de December 1893 Kl. c. 3 Eftm. ramte Dampskibet »Rolandseck« (753 Brutto) af Bremen det i London hjemmehørende Dampskib »Viribris Unitis« (2137 Brutto) tæt agter for dettes Storrig paa dets Styrbordsside, hvilket havde til Følge, at »Rolandseck«'s Forstævn blev brækket og bøjet stærkt til Styrbordsside, og at flere af Stævnspladerne revnede over og under Vandlinien, ligesom ogsaa at »Viribris Unitis« fik betydelig Beskadigelse, hvorfor begge Skibe maatte gaa ind til Kjøbenhavn for at reparere, saa at »Viribris Unitis« først afgik videre herfra d. 22de Januar og »Rolandseck« den 14de Januar d. A. Under Opholdet enedes Kaptajnerne om at bringe Sagen for Sø- og Handelsretten, dog med Adgang til Appel til Højesteret, hvorhos der fra hver Side tilvejebragtes Sikkerhed for £ 4000, til hvilke den vindende Part eventuelt skulde kunne holde sig.

Sammenstødet fandt Sted tæt ved Drogden Fyrskib. Vejret havde været taaget, men var blevet sigbart i den sidste halve Times Tid før Sammenstødet, Vinden var Sydvest, men svag, hvorimod der løb en haard Strøm fra Sydvest (c. 3 Miles).

Om de nærmere Omstændigheder ved Sammenstødet afgav iøvrigt de to Skibes Besætninger Forklaringer, der paa flere Punkter divergerede. Iøvrigt førtes som Vidner den Lods, der var taget ombord paa »Viribris Unitis«, lige umiddelbart før Sammenstødet fandt Sted, endvidere to andre Lodser, der vare blevne tilbage i Lodsbaaden samt Styrmanden ombord paa Fyrskibet tilligemed en Lods, der befandt sig ombord paa dette, hvorhos der endelig fremlagdes en Erklæring fra Fyrskibets Fører, der blev kaldt op paa Dækket, da Sammenstødet truede.

Efter alt hvad der foreligger — siger Retten — findes der nu ikke at være Grund til at gaa nærmere ind paa de forskellige Uoverensstemmelser mellem Fremstillingerne af det passerede fra de to Dampskibes Side — idet det nemlig ialt Fald maa anses tilstrækkeligt godtgjort, at »Viribris Unitis« ikke blot — som fra »Rolandsecks« egen Side erkendt — var passeret flere Kabellængder forbi Fyrmod Nord, da »Rolandseck« endnu var omtrent lige saa mange Kabellængder Syd for Fyrskibet, men at »Viribris Unitis« tillige da var stoppet op med Lodsflag oppe og var i Begreb med at bakke [»for at tage Farten af Skibet«], og under

disse Omstændigheder kan det ikke siges, at »Viribris Unitis« har lagt sig lige i Vejen for »Rolandseck«, som af dette anført, og kan der ikke blive Spørgsmaal om, som fra dets Side fordret, at bringe § 16 i Adg. af 18. Februar 1887 om de internationale Søvejsregler til Anvendelse,<sup>\*)</sup> men findes Tilfældet meget mere at maatte henføres under § 20 i den nævnte Adg. om, at ethvert Skib, som indhenter et andet Skib, skal gaa af Vejen for det indhentede Skib. Og, da »Rolandseck« nu har undladt saaledes at gaa af Vejen for »Viribris Unitis« i rette Tid, hvad det ubetinget havde kunnet gøre [derom vare alle udenforstaaende Øjenvidner enige] og hvad der var fornøden Tid til at tage Beslutning om, og da der derhos ikke findes at kunne tillægges »Viribris Unitis« nogen Skyld, idet dette Skib var berettiget til at give de 3 Stød i Dampfløjten, eftersom det virkelig midlertidig bakkede, og idet dets Manøvre med at gaa frem umiddelbart før Sammenstødet heller ikke findes urigtigt, men snarest bidrog til at formindske Virkningerne af samme, findes »Rolandsecks« Kaptajn, overensstemmende med § 220, 1ste Stykke i Søloven at maatte erstatte al den ved Sammenstødet foranledigede Skade.

Det engelske Skib havde forlangt £ 6027 14 sh. 3 d. i Erstatning. Retten fandt imidlertid en Del af de opførte Erstatningsposter uhjemlede. (Blandt andet fandt Retten, at der vel maatte tilkomme »Viribris Unitis« Godtgørelse for Overliggedage, men kun med 40 Øre pr. Dag i 35 Dage af Skibets Nettoregistertonnage: 1353, og ikke, som paastaaet, med 6 d. pr. Dag i 36 Dage af Bruttotonnagen, hvorhos endvidere de særlig opførte Beløb til Hyre og Logis for Kaptajn og Besætning samt en Hotelregning paa 278 Kr. maatte bortfalde). Erstatningssummen nedsattes derfor til £ 4603 4 sh. 11 d., hvorefter dette Beløb tilligemed Renter og 300 Kr. i Sagsomkostninger tilkendtes »Viribris Unitis«.

Dommen tilføjer sluttelig, at der ikke, som af Indstævnte (»: Rolandseck's Kaptajn) begært, findes i Dommen at kunne optages nogen Udtalelse om, hvorvidt Sagsøgeren for det tilkendte Beløb, særlig for saa vidt dette overstiger £ 4000, kan holde sig til andre end Kaptajnen personlig.

E. T.

<sup>\*)</sup> Smh. hermed en ægyptisk Dom, refereret i »Dansk Søfartstidende« Nr. 41.

## Journalføringen.

(Nordisk Skibsrederforenings Cirkulære).

I de mange Processer, der mellem Aar og Dag føres om Betaling af Overliggedagspenge mellem Redere og Kaptajner paa den ene Side og Befragtere og Ladningsmodtagere paa den anden Side, maa Journalen nødvendigvis komme til at spille en betydelig Rolle, naar der er Strid om de Omstændigheder, under hvilke Lastningen og Losningen foregik — thi den er Skibets officielle Dokument, og paa den maa Rederen basere sine Paastande. Derfor har det meget at sige, at Journalen er nøjagtig og omhyggelig ført. Dette er et Emne, som vi alt tidligere har behandlet, nemlig i vort Cirkulære Nr. 34 for December 1892, men Erfaringen bekræfter stadig, at de velmente Raad, som vi da gav, ikke har frugtet saa meget, som ønskeligt kunde være, og der er derfor Grund til at gentage, hvad vi dengang sagde. Det er ikke fyldestgørende at indskrænke sig til at notere op, at man paa den Dag kun lossede saa og saa meget, en anden Dag maaske

slet intet o. s. v. Det bør tillige omhyggeligt anføres, hvad der var Grunden til, at Lastningen eller Losningen ikke foregik uafbrudt eller maaske ganske afbrødes en eller flere Dage, om det var Vejret, der var Skyld deri, eller Modtageren, som ikke havde Folk til at tage imod, eller ikke leverede Vogne eller ikke fjernede den opløssede Last fra Skibssiden, eller om det var Mangel paa Lægtene o. s. v.; thi Grunden til Forsinkelsen er af indgribende Betydning, naar det skal afgøres, om Skibet har Ret til Overliggedagspenge eller ej. Skal f. Eks. Losningen ske saa hurtigt, som Skibet kan levere, og Kaptajnen finder, at der ikke tages hurtig nok imod, saa bør han skriftlig gøre Modtageren opmærksom herpaa og tillige angive, hvad han mener er Grunden dertil, hvilket da bør noteres i Journalen. Derved afskæres Modtageren fra at komme med den Paastand, at han var uvidende om, at Skibet kunde levere hurtigere, og at han derfor ikke havde nogen Grund til at engagere flere Folk, eller sørge for flere Vogne til at køre den opløssede Last bort etc. Mener f. Eks. Kaptajnen, at Modtageren vil undskyldte sig med, at stormende eller regnfuldt Vejr hindrer Lastning, og han finder, at andre

Skibe trods Vejret laster samme Art Last, som han skal have, bør han ikke undlade at notere dette i sin Journal saavel som Skibenes Navn og Hjemsted; thi det er naturligvis et Moment af stor Betydning under en Proces. Endvidere bør det altid føres ind, naar der gives Notits om, at Skibet er rede til Lastning eller Losning, saavel som Notits om, at Liggedagene er ude. At give detaljerede Regler er naturligvis overordentligt vanskeligt. Hver Sag har sine Ejendommeligheder, som maa tages i Betragtning — den dygtige og erfarne Kaptein vil aldrig være i Tvivl om, hvad det er, det kommer an paa. Naar man vil gøre sig til Regel altid at føre Journalen med den Mulighed for Øje, at den vil blive fremlagt for Retten under en Proces, saa vilde sikkert mange Journaler være i en bedre Orden, end nu er Tilfældet.

Vi har ogsaa tidligere i en anden Sammenhæng behandlet denne Sag, nemlig i Cirkulære Nr. 24, hvor vi gjorde nogle Bemærkninger om franske Domstole og Groshavari. Det er uheldigt at benytte saadanne Udtryk som at »Skibet trak mere Vand end forhen«, idet en saadan Version altid af Ladningmodtagerne vil blive fortolket derhen, at Skibet plejede at trække Vand og derfor ikke var sødygtigt, og naar Retten, der skal dømme i Sagen, ikke bestaar af Mænd, der har Erfaring i Søfartsforhold og derfor er kendt med slige almindelige Vendinger i Journalerne, vil man let risikere, at Modparten vil faa Medhold i sin Paastand, hvor lidet der end ligger til Grund for denne. Saadanne Udtryk som, at »det besluttedes at anløbe Nødhavn for at faa Skibet repareret« — skønt det ligesaa meget er for Ladningens Skyld — givet let Anledning til Paastand om, at det udelukkende var for Skibets Skyld, at Nødhavn søgtes, og at der altsaa kun foreligger partikulært Havari.

For at fuldstændiggøre disse Bemærkninger skal vi endelig genkalde i Erindringen, hvad vi skrev i Cirkulære Nr. 18, April 1891, hvor vi refererede en Afhandling bl. a. om Skibsjournalerne, oplæst paa et Møde af Skibsførerforeningen i London. Idet vi henviser dertil, gentager vi, at Journalen bør indeholde Navnene paa Udkigsmændene for det Tilfælde, at der skulde indtræffe Kollision, eller det overhovedet skulde blive nødvendigt at føre Bevis angaaende Tiden eller andre Detaljer — hvor naar Lanterne blev sat op eller tagne ned, Pejling af Pumpe Aften og Morgen og mange andre daglige Pligter, idet man altid bør erindre, at intet er for trivielt til at omtales, for at man i Tilfælde af, at Spørgsmaal skulde komme op, kan have noget at gaa efter. Navnlig i Tilfælde af Kollision bør den største Omhu anvendes — hvad der tilsyneladende er Bagatel kan under en Proces blive af væsentlig Betydning. Det andet Skibs antagelige Afstand, da det først saas, bør indføres, ligesaa hvor mange Streger om Bagbord eller Styrbord, det blev observeret, hvor lang Tid der gik fra det Øjeblik, Skibet først opdagedes, og indtil Kollisionen fandt Sted etc.

## Honfleurs Havn.

Handelskamret i Honfleur anmoder os om at meddele følgende:

Det 4de Havnebassin i Honfleur's Havn er nu igen aabnet for Sejladsen efter at Arbejderne ved Indlobets Udvidelse ere fuldendte.

Bredden af Indløbet er nu bleven 13 Meter eller 42 P. 8 p. engelsk, og den er reduceret til en Portvidde af 12 m 60 eller 41 P. 4 p. engelsk.

Det er en betydelig Forbedring, som Honfleur's Havn saaledes er undergaaet. Skibe med et Dybgaende af 21 à 22 engelske Fod kunne nu benytte den, og den vil i lang Tid hævde sin Plads i første Række mellem de franske Havne, der have Betydning for Handelen med Bygnings-tømmer.

Vi minde om, at denne Havn er udmærket udrustet og bliver oplyst ved Elektricitet, hvad der tillader at losse Skibe Dag og Nat meget hurtigt og billigt.

Dens fordelagtige geografiske Beliggenhed ved Seines Munding, dens udstrakte Kajer, dens store Terrain til Oplag af Handelsvarer, dens hurtige Forbindelsesmidler, dens lave Afgifter anbefale Honfleur's Havn til Brug for Importen og Eksporten, især til Handelen med Træ fra Norden og med Stenkul.

## Fiskeriet og Fiskerihavne paa Jyllands Vestkyst.

Efter gentagne Opfordringer fra Fiskere og Venner af Fiskeriets Opkomst her i Landet, har jeg for kort Tid siden foretaget en Rejse langs Jyllands Vestkyst for at sætte mig ind i Fiskeriet paa de forskellige Fiskepladser og for derefter at yde Raad og Bistand til en Ophjælpning heraf.

Desværre faar man et daarligt Indtryk af det hele; thi hvad kunde der ikke indvindes for Fiskeren og Landet, dersom der blot var nogle faa Fiskerihavne anlagte og enkelte Beskyttelsesmoler udlagte paa sine Steder, hvor Fiskeren kunde søge ind til og i Læ af baade i godt og stormende Vejr.

Kaster man Øjet paa Kortet og opsøger Esbjerg, der ligger beskyttet af Fanø, saa har Fiskeren derfra og op til Skagen ikke en eneste Havn at ty ind til, naar undtages Thyborønkanalen, som man ikke tør sætte alt for stort Haab til; thi en skøn Dag kan det Tilfælde let indtræffe, at den sander til, saa der ikke bliver mere end nogle faa Fod Vand i og udenfor Kanalen paa Grund af den stærke Strøm og Søgang, den er udsat for. — Man maa imidlertid haabe det bedste; thi mislykkes det Arbejde og de Midler, der blive anvendte herpaa, for at faa et højst 11 à 12 Fods Sejlløb ind til Limtjorden, saa kan det let komme til at skade de andre, mere hensigtsmæssige Pladser for Havneanlæg paa Jyllands Vestkyst.

Der er en Ting, som vi absolut maa bort fra her i Landet, naar der er Tale om Havne for Fiskerne paa Jyllands Vestkyst, og det er, at vi ikke maa sammenkoble Fiskerihavne og Trafikhavne; thi den store Dybde, som Havne af den sidstnævnte Slags skal have, gør at Udgiften ved et saadant Anlæg løber op til mange Millioner Kroner. En Fiskerihavn kan hjælpe sig med en Vanddybde fra 12—14 Fod, medens en Trafikhavn i vore Dage helst skal have mindst 20 Fods Vanddybde.

Følger man Kysten nordefter fra Nymindegab, saa støder man snart paa et godt Sted for Anlæg af en Fiskerihavn, nemlig i Nærheden af Redningsstationen Havrvig; thi selve Gabet vil ikke egne sig herfor. Ved at gennemskære den smalle Landtange ind til Ringkjøbing eller Stavningefjord, som det ogsaa kaldes, vil der paa det Sted kunne anlægges en god Fiskerihavn paa 12 à 14 Fods Vanddybde for en rimelig Bekostning; thi inden for i Fjorden behøves ikke noget kostbart Anlæg, da der ingen synderlig Søgang vil kunne rejse sig; blot nogle faa Anlægsbroer vil være tilstrækkeligt. Det vigtigste er at skaffe Fiskerne sikre Tilflugtssteder, naar stormende Vejr indtræffer eller de skal af med Fangsten. Man har meddelt mig, at en Ingeniør skal have udtalt, at en Havn i Nærheden af Nymindegab ved Gennemskæring ind til Fjorden vilde koste c. 20 Millioner, men Molerne skulde da føres ud paa 20 à 30 Fods Vanddybde. Man maa forundret spørge, hvad er Meningen med at lægge Moler saa langt ud i Søen, naar Indsejlingsrenden med Lavvande kan hjælpe sig med 12 Fods Vanddybde. Den med de 20 Millioner maa enten være udklækket i Ringkjøbing, for at faa en Trafikhavn anlagt saa nær Byen som muligt, eller ogsaa har den nævnte Ingeniør maattet faa Sand i

Øjnene ved at stirre paa Stedet, som let kan faas, naar man rejser paa Jyllands Vestkyst; thi Fakta er, at der paa det Sted kan anlægges en god Fiskerihavn for nogle faa Millioner Kroner, naar bare Staten vil lade en Ingeniør komme til, som har Forstand paa at bygge Havne, hvor der er Sandvanding tilstede. — Hvor vilde ikke Fiskeriet blomstre i vort Land, naar der kommer Havne paa saadanne Steder, thi den danske Fisker kunde da faa ganske anderledes Part i Nordsøfiskeriet, end det nu er Tilfældet paa en lang Strækning af Jyllands Vestkyst; thi Fakta er, at nord for Horns Rev er et godt Fiskeri. En Gennemskæring af den smalle Tange vilde ogsaa gavne Fiskeriet inde i Fjorden; thi det smalle Løb ved Nymindegab kan ikke tilføre det store Indvand den Fisk, som det burde. Hvad der særligt paa det Sted tiltrak sig min Opmærksomhed var, at de faa Fiskere ved Gabet af Amtmanden havde faaet Tilladelse til at sætte Garn over det smalle Løb, hvilket selvfølgelig er til stor Skade for de andre 2 å 300 Fiskere, der lever rundt om paa Kysten af Indvandet. Det er heller ikke Tvivl underkastet, at dersom Regeringens Konsulent i Fiskerisager, Hr. Kaptajn Drechsel, faar Nys herom, saa vil han uden Tvivl sætte sig i Bevægelse for at faa den Tilladelse taget tilbage; thi det er rigtignok sørgeligt, at sligt kan passere, at der gives Tilladelse til at spærre et saa smalt Indløb fra Havet til vort største Indvand.

Hvilket Fiskeri har der ikke været i gamle Dage i Ringkjøbingfjord, Lønborgaa og Skjærnaa, men hvor forandret nu! Der gives ikke noget Indvand i hele Landet, som frembyder saa gunstige Betingelser for et vedvarende rationelt Ørredfiskeri som netop det oftnævnte Indvand med tilstødende Aaer. Her kunde rigtignok drives et storartet Fiskeri, men i saa Fald maa der Havn til og en bredere Gennemskæring ud til Havet, for at Fisken kan komme op i Indvandet og Fjorden.

Beboerne langs Kysten af Fjorden maa være et taalmodigt Folk, thi ellers maatte de rejse et Ramaskrig for en Havn, som blev hørt over hele Landet. Gid Befolkningen, baade Kvinder og Mænd, udenfor Fiskerne maatte komme med og arbejde for en Fiskerihavn ved Gennemskæring af Tangen ind til Ringkjøbingfjord.

Længere nord paa kommer Nissum Fjord, som staar i Forbindelse med Havet ved et smalt Løb. Hvad skulde der være i Vejen for ogsaa her at anlægge en Fiskerihavn, men dersom Bekostningerne vilde blive for store i Forhold til Nyttens, saa kunde der dog lægges en Anlægs-mole, hvor Baadene kunde fortøjes til i nogenlunde godt Vejr, og tillige burde det smalle Løb ind til Fjorden baade gøres bredere og dybere, saa Fisken fra Nordsøen med Lethed kunde søge op i Indvandet. I saadanne større Indvande som Ringkjøbingfjord og Nissumfjord burde der hvert Aar udsættes Millioner af Laxe- og Ørredyngel samt anden Fisk, hvilket med Lethed og uden store Bekostninger kan lade sig gøre, naar Befolkningen faar Vejledning om, hvorlees der skal gaas frem.

I de tilstødende Aaløb kunde jo passende Ynglen sættes ud.

Længere nord paa kommer Thyborønkanalen, som jeg ovenfor kortelig har udtalt mig om. Nu er der for Øjeblikket i Kanalen ved Højvandtids mellem 10 å 11 Fod Vand, men nu kommer først Vanskelighederne, hvis der skal gøres Forsøg paa at faa større Dybde. — Man maa imidlertid haabe det bedste og være den høje Regering og Rigsdag taknemlig for de Beløb, der ere bevilgede til Kanalens Uddybning m. m.

Jeg skal forlade Thyborønkanalen og gaa over til at omtale et andet Sted, der ligger noget nordligere, tæt ved Vorupør. Her har jo Naturen ligesom givet Anvisning paa Anlægget af en Fiskerihavn ved de to Rev, som her strække sig ud i Søen, hvor der paa Enden af det ene er 12 Fod og paa det andet 10 Fod og midt imellem 15 Fod. Dybdeforholdene ere opgivet af Mænd, der ere kendte paa selve Stedet. Naar der er Fare for Fiskerne ved at land-sætte paa Kysten hvor som helst, saa søge de ind mellem

disse Rev; thi her er mere smult Vand, end mange andre Steder. At der ikke paa dette Sted for lange Tider siden er anlagt en Fiskerihavn eller bygget en Anlægs-mole, maa bero paa den Omstændighed, at man tillige har haft en Trafikhavn for Øje, hvilket desværre saa ofte er sket paa andre Steder af Jyllands Vestkyst.

Ikke ret mange Mile fra denne Plads kommer man til det saa ofte i Bladene og Kommissionsbetænkninger omtalte Hanstholmene. Skulde en Havn anlægges i Nærheden heraf, saa maatte den efter min Mening, som Fiskerihavn betragtet, anlægges ved eller i Nærheden af Klitmøller. Jeg lægger forovrigt mindre Vægt paa at omtale Hastholm-Havnen, thi den er jo saa ofte omtalt og senest ved Dansk Fiskeriforenings Generalforsamling i April d. A.

Under Omtalen af Hanstholm-Havnen kobler man stadig en Trafik- og en Fiskerihavn sammen. At der paa Vestkysten for lange Tider siden burde være anlagt en Trafikhavn, er jeg fuldt ud enig med de Mænd om, som have gjort sig til Talsmænd herfor. Naar vi ser hen til andre Statsforanstaltninger, f. Eks. Jærnbaner, saa ser det ikke ud til, at vi mangle Penge her i Landet, hvorfor saa ikke lægge en Trafik- og Tilflugts-havn paa Jyllands Vestkyst.

Jeg skal forbigaa Hirtshalsmolen, thi den er ligeledes saa ofte omtalt. Her maatte vore Ingeniører kunne høste en Del Erfaring med Hensyn til Anlæg af Fiskerihavne og Beskyttelsesmoler paa den oftnævnte Kyststrækning.

Endelig naaede jeg paa min Rejse Skagen med sine 450 Fiskere. Man maa her forundret spørge sig selv: hvor i al Verden kan det dog være, at der ikke her er anlagt en Havn ud for Skagens Kirke paa Kattegatsiden. En god og rummelig Fiskerihavn vil her kunne anlægges for c. 1,200,000 Kroner. Ak, hvor staar vi ikke langt tilbage i vort kære Fædreland, naar det gælder Fiskeriet! At der ikke ved Skagen for umiddelige Tider siden er anlagt en Havn, kan jeg ikke rigtig fatte; thi Pengemidlerne fattes jo ikke. Fiskerne i Skagen og dem dersteds, som interessere sig for Fiskeriet, burde ikke lade en Dag gaa hen, uden at de arbejdede paa at faa en Havn, thi hvor vilde ikke Fiskeriet blomstre her som intet andet Sted i vort Land, dersom her var en Havn, hvor Kuttere og Dæks- og aabne Baade kunde søge ind til, for at faa Fangsten afsat. Allerede nu findes der hjemmehørende i Skagen 35 Kuttere fra 25 til 42 Tons og et stort Antal aabne Baade. Skagen er jo uden al Tvivl den største Fiskerby i Danmark, og der vilde her blive fisket for lige saa meget i selve Skagen, efter at Havnen var færdig, som nu alle Danmarks Fiskerier løber op til. Hvilket Torskefiskeri vilde ikke her finde Sted; nu har Sverrig Æren af at tage det fra os lige for Næsen af os. Gid det maatte gaa op for Befolkningen, at der maa og skal lægges Havne for Fiskerne, især paa saa udmærket en Fiskerplads som Skagen.

Hvilken Indtægtskilde for Landet, dersom vi fik flere Fiskerihavne paa Jyllands Vestkyst, og naar det ikke alt er sket, saa maa det for en Del bero paa at Fiskerne have manglet Talsmænd for dem paa rette Sted i den Sag. En Udtalelse, jeg horte flere Steder af Fiskere, var denne: »de vil ikke hjælpe os til at faa Havne, fordi vi ere et fattigt Folk og ikke kan tale for os,« holder ikke Stik, hvilket jeg overbeviste dem om ved at henvise til, hvad Bornholm havde faaet til Fiskerihavne. Gid det kunde lykkes at rejse en saadan Bevægelse her i Landet for Fiskerihavnesagen paa Jyllands Vestkyst, som der i adskillige Aar har været for at faa spækket Landet med Jærnbaner, hvoraf enkelte vist ere af tvivlsom Nytte, saa var Slaget vundet.

Vi har til Dato forbrugt her i Landet til Jærnbaner 181 Millioner Kroner og i sidste Rigsdags-Samling er det vedtaget at bygge Baner til en samlet Udgift for Statskassen af 40 å 50 Millioner.

De 181 Millioner svare kun 1.3, siger og skriver en og tre Tiendedel pro Cent. At de Beløb, Statskassen an-

vender til Fiskerihavne, ville svare lige saa høje Renter, som der svares af dem, der ere anvendte til Jærnbanner, er der ingen Tvivl om. Landets samlede Indtægt af Fiskeriet beløber sig til ca. 5 Millioner Kroner om Aaret, men der er ingen Tvivl om, at dersom vi havde flere Fiskerihavne paa Jyllands Vestkyst og flere andre Steder, saa vilde det kunne bringes op til 15 à 20 Millioner. Hvilken Beskæftigelse vilde der ikke findes for mange Mennesker, som nu kun kan faa det tarveligste Udkomme. Ligeledes synes mig, at sidste Efteraars Ulykker paa Jyllands Vestkyst maatte gribe Befolkningen saa stærkt, at den som en Mand sagde: vi ville bygge Havne til Beskyttelse for vore brave og modige Fiskere! Desværre har Fiskeriet aldrig kommet til sin Ret her i Landet, thi den politiske Strid har fanget al Interesse.

Paa min Rejse langs Vestkysten blev der meddelt mig, at under den vestlige Storm i hele November og indtil 7de December f. A. kunde vore Fiskere ofte ikke komme paa Søen med deres smaa Baade, for at drive Fiskeri, men derimod laa en Del af de tyske Trawlere tæt inde ved Land (paa vort Søterritorium), og fangede en Masse Fisk til Værdi af 5 à 6 Millioner R. Mk., som bleve afsatte i Berlin, Hamburg og Altona. Er det nu ikke ærgerligt, at Tyskerne gaa ind paa vort Territorium og tager Fiskene lige for Næsen af os. En tysk Trawldamper gik saa nær til Kysten og fiskede, at Redningsvæsenet blev kaldet for at bjærge Besætningen, fordi man troede, at den stod paa Grund; men om Forladelse, den laa og fiskede, og paa 6 à 8 Timer havde den fanget en Mængde Fisk. Hvor er Kontrollen henne, naar slikt kan passere?\*)

Førend jeg slutter disse Udtalelser om min Rejse paa Jyllands Vestkyst, saa er mit Raad til Fiskerne dette: arbejd af al Kraft for Havnesagen, thi Regeringen interesserer sig levende for Fiskeriet, og der er heller ingen Grund til at betvivle, at Rigsdagen ikke ogsaa gør det. Et maa dog indrømmes, at ere vi ikke selv ivrige efter at faa Havne, hvor kan vi saa vente, at andre skulle være det.

En oprigtig Tak til alle, som paa Kysten fra Ringkøbing til Skagen viste mig Venlighed og Opmærksomhed. De ærede Redaktører af de jyske Blade bedes velvilligt efter »Dansk Søfartstidende« optage disse Bemærkninger om Fiskeriet paa Jyllands Vestkyst.

Nexø, i August 1894.

*Stub.*

## Foreningen til Søfartens Fremme.

Hr. Redaktør! Med stor Fornøjelse har jeg gennemlæst »Foreningen til Søfartens Fremme«s 50-aarige Virksomhed. Derimod har det gjort mig ondt at se, hvor faa Medlemmer der er af mine Kolleger. Ganske vist er Standen i sin Helhed saa daarligt aflagt, at mange af Førerne af Smaaskibene, der end ikke have Raad til at betale Kontingent i Skibsførerforeningerne, ikke vil kunne afse de Kr. 6,00, men jeg savner ogsaa de allerfleste af Førerne af vore større Dampskibe, skøndt det jo er sikkert nok, at den Animositet, der ved Foreningens Fødsel, efter Sigende, fandtes mellem Datidens Skibsførere mod en saadan Forening, aldeles ikke mere eksisterer. Jeg betvivler ikke, Hr. Redaktør, at De ved at henlede Opmærksomheden herpaa i Deres ærede Blad vil kunne bevirke, at mange, som hidtil har holdt sig tilbage, vil indtræde i Foreningen og derved forøge dennes Evne til frugbringende Arbejde.

Deres ærbødige  
*Skibsfører.*

\*) Vi maa dog gøre opmærksom paa, at Fiskerikontrol-Skibet ikke er ude hele Aaret; i 1893 hævdedes saaledes Stationen den 21. Oktober.  
Red.

## Den nye Registreringslov.

Vi have modtaget følgende:

I Anledning af en Artikel i Nr. 49 af »Dansk Søfartstidende« med Overskrift »Den nye Registreringslov«, tror Undertegnede at burde henlede Indsenderens Opmærksomhed paa, at da de originale Adkomst-Dokumenter i Følge §§ 14, 24 og 29 i denne Lov skulle indsendes til Registrerings-Bureauet i Kjøbenhavn for at protokolleres i Skibs-, Skøde- og Pantebrev-Protokollen, samt da Nationalitets- og Registrerings-Certifikaterne i Følge Lovens § 39 ligeledes skulle indsendes til nævnte Bureau for at gives Paategning om Ejerskifte, lader Ønsket om at disse Forretningers Udførelse overdrages til et hvilket som helst Toldkammer sig ikke realisere. Derimod er der, da Loven ikke indeholder nogen Forskrift om at Paategninger om Skibsfører-Forandringer skulle foretages af Bureauet, Intet til Hinder for at slige Paategninger ske ved et Toldkammer, hvilket da ogsaa i Reglen finder Sted.

*En Skibsregistrator.*

## Fra Sø og Land.

Fiskeritraktat mellem Danmark og Sverig Halmstad, 5te September. Lelmsbestyrelsen i Hallands Lelms har i Hovedpunkterne anbefalet det af den svenske Fiskeriinspektør og den danske Fiskerikonulent forfattede Udkast til en Overenskomst mellem Sverig og Danmark angaaende Fiskeriet i de til begge Lande grændsende Farvande.  
(R. B.)

Skoleskibet Georg Stage, Jessen, har afsluttet sit Togt for i Aar.

Konsulater. Eugène Miot er anerkendt som dansk Vicekonsul i Port au Prince under det derværende kgl. Konsulat.

De danske Vicekonsulater i Aguadilla og Arrogo ere nedlagte.

Nogle af de i Frederikshavn hjemmehørende Skibe have i den sidste Tid gjort Ture til Vestnorge for der at opkøbe Aal.

Axel Oscar Alfred Andersen er afgaaet ved Døden paa Skibet »Heathmore« af Liverpool.

Til Styrmandseksamen i 2den Termin havde i alt fra Landets 7 godkendte Navigationsskoler følgende Antal Elever indstillet sig:

Til 1ste Afdeling 42, hvoraf 40 bestode, til Maskinlære 5 (5); til 2den Afdeling i Navigation 16 (16), i Geografi og Vejrlære 19 (18), i Engelsk 12 (11), i Søret og Handelsvidenskab 18 (18); endvidere til Sætteskipperprøven 2 (2) og til Fiskeskipperprøven 1 (1).

Det Hamburg-Sydamerikanske Paketfartselskabs Dampskib »Patagonia« ankom hertil i Tirsdags Formiddags fra Brasilien via Hamburg. Skibet medbragte hertil et Parti Kaffe, som lossedes ved Kornørringsmagasinet, da Frihavspakhusene endnu ikke kunne modtage Varer til Oplægning. Efter at have indladet endel henpakket Smør, Øl etc. afsejlede »Patagonia« igen herfra i Onsdags Aften via Hamburg til Brasilien.

## Havarier, Forlis m. m.

I stærk Taage ere to britiske Dampskibe, »Lady Bertha« og »Gardepee« fra Cardiff løbne paa Grund paa den portugisiske Kyst i Nærheden af det Sted, hvor Dampskibet »Rumænien« forliste. »Lady Bertha« kom flot igen; Mandskabet paa »Gardepee« blev sat i Land, men der er kun lidet Haab om at redde Skibet, der sidder fast paa Klipperne. Det bebrejdes Kaptajnerne, at de har vist Uforsigtighed ved at komme for nær ind til denne farlige Kyst, som er ganske blottet for tilforladelige Fyr og Signaler til at forebygge Ulykker i Taage. (Times).

Skonnert »Frederikke«, Bülow, fra Bremen til St. Petersborg, er indkommen til Frederikshavn i læk Tilstand og maa løse Ladningen. (Feldspath.)

Hanoveransk Skonnert »Alfride«, fra Skotland til Danzig med Sild, grundstødte paa søndre Røse, blev flot og sank derefter mellem Dragør og Fyrskibet. Mandskabet bjergede sig ombord i et Skib, der laa for Anker. Skonnerten ligger paa 5 Fv. Vand; Toppene over Vandet.

Tysk Skonnert »Elisabeth«, fra Aalborg til Palshude med Kridt, grundstødte paa Sprogø Østerrev. Assistance afsløges. (R. B.)

Damper »Produce«, Borgersen, af Drammen, fra Antwerpen til Kronstad med Koks, strandede paa Sjollen. (R. B.)

Den danske Galease Pandora har i Nærheden af Hela været i Kollision med den danske Jagt Kristine, saa at de begge maatte søge ind til Neufahrwasser som Nødhavn, for at faa Skaden undersøgt. Pandora havde faaet saa betydelig Skade, at Ladningen, der bestod af Rug, maatte losses i Neufahrwasser, for at Skibets Reparation derefter kan paabegyndes. Jagten fik derimod ingen videre Skade og kunde fortsætte Rejsen.

Skonnert Frederikke, Bülow, fra Bremen til St. Petersborg, er indkommet til Frederikshavn i læk Tilstand og maa løse Ladningen. (Feldspath.)

**Bidrag til Bladet bedes adresserede til Holsteinsgade 9, København Ø.**

## Skibsefterretninger.

### Dampskibe.

#### Det forenede Dampskibsselskab.

Alexander III, Rabe, afgik 3. Septbr. fra Kbhvn., til Antwerpen, Algiers, Tunis, Piræus, Smyrna, Saloniki, Constantinopel, Sevastopol og Odessa. — A. N. Hansen, Thidemann, afgik 4. Septbr. fra Antwerpen, til Kjøbenhavn og St. Petersborg. — Antwerpen, Caroc, passerede Dover 2. Septbr., til Tunis, Piræus, Constantinopel, Samsoun, Trebizonde, Batoum, Novorrosisk, Sevastopol og Odessa. — Baron Stjernblad, Michelsen, afgik 4. Septbr. fra Valencia, til Tarragona, Barcelona, Marseille, Genua, Livorne, Neapel, Bati og Sicilien. — Castor, Kruse, ankom 3. Septbr. til Eupatoria, til Theodoria, Genua, Antwerpen, Kbhvn. og St. Petersborg. — Chr. Broberg, Gøtsche, ankom 1. Septbr. til Riga, til St. Petersborg. Nystad, Ramnor, Kjøbenhavn, Spanien og Italien. — Dagmar, Hansen, ankom 29. Aug. til Denia, til Malaga og Cadiz. — Douro, Brabrand, ankom 31. Aug. til St. Petersborg, til Kjøbenhavn og Bordeaux. — Georgios I., Rohde, ankom 4. Septbr. til St. Petersborg, til Kjøbenhavn, Antwerpen og Sortehavet. — J. C. Jacobsen, Bech, ankom 3. Septbr. til Sprangsviken, til Domsjø, Kjøbenh. Cartagena og Alicante. — Kiev, Rasmussen, afgik 3. Septbr. fra Messina, til Siracuse, Antwerpen og Kbhvn. — Kursk, Staal, ankom 29. Aug. til Bordeaux, til La Rochelle, Kjøbenhavn og St. Petersborg. — Leopold II, Jespersen passerede Quessant Creach, 4. Septbr., til Antwerpen, Kjøbenhavn og St. Petersborg. — L. P. Holmblad, Ingerslev, ankom 1. Septbr. til Odessa, til Smyrna, Piræus, Antwerpen, Kbhvn. og St. Petersborg. — Vendsyssel, Sørensen, afgik 4. Septbr. fra Havre, til Kjøbenh. og St. Petersborg. — O. B. Suhr, Koch, afgik 5. Septbr. fra Lissabon, til Havre, Kbhvn. og Østersøen. — Omsk, Kihl, afgik

3. Septbr. fra Tunis, til Piræus, Smyrna, Saloniki, Constantinopel, Sevastopol og Odessa. — Tejo, Fenger, ankom 1. Septbr. til Alicante, til Denia, Valencia, Malaga og Cadiz. — Botnia, Holm, afgik 5. Septbr. fra Kjøbenh., til Hangø. — Tomsk, Petersen, afgik 4. Septbr. fra Gibraltar, til Antwerpen, Kbhvn. og St. Petersborg. — Vesuv, Gade, afgik 3. Septbr. fra Algier, til Oran, Lissabon, Kjøbenh. og Østersøen. — Viking, Jørgensen, anløb Dartmouth 1. Septbr., til Oporto, Madeira og Lissabon. — Westa, Corfitzon, afgik 2. Septbr. fra Kjøbenh., til Bordeaux.

Constantin, Fenger, afgik 5. Septbr. fra Newcastle, til Kjøbenhavn. — Esbern Snare, Holm, afgik 4. Septbr. fra Newcastle, til Odense. — Georg, Nielsen, afgik 6. Septbr. fra Kjøbenhavn, til Newcastle. — Knuthenborg, Hansen, afgik 6. Septbr. fra Odense, til Newcastle via Frederikshavn. — Kronen, Petersen, afgik 5. Septbr. fra Nykjøbing, F., til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Lolland, Ankersen, afgik 5. Septbr. fra Odense, til Leith via Aarhus og Aalborg. — Storebelt, Güllich, afgik 4. Septbr. fra Newcastle, til Nakskov. — Union, Bloch, afgik 4. Septbr. fra Leith, til Odense.

Anglo Dane, Petersen, ankom 3. Septbr. til Libau, til Kbhvn. og Anvers. — Axelhuus, Goll, afgik 5. Septbr. fra Kbhvn. til Vestnorge. — Bergenhuus, Jørgensen, afgik 4. Septbr. fra Kbhvn., til Danzig. — Charkow, Norden, ankom 4. Septbr. til Kbhvn., til Libau. — Christian IX, Møllerup, ankom 2. Septbr. til Køningsberg, til Kbhvn. og London. — Christianssund, Jensen, afgik 3. Septbr. fra Trondhjem, til Vestnorske Stationer, Kjøbenhavn og Stettin. — Frederik, Harboe, afgik 5. Septbr. fra Køningsberg, til Kjøbenhavn og Hull. — Jolantha, Hansen, ankom 5. Septbr. til Kbhvn., til Køningsberg. — Kasan, Thomsen, ankom 3. Septbr. til London, til Kbhvn. og Køningsberg. — Laura, Christiansen, ankom 1. Septbr. til Kjøbenhavn, vil afgaa til Granton, Færøerne og Island d. 23. Septbr. — Libau, Andersen, ankom 2. Septbr. til Danzig, til Kbhvn. — Minsk, H. Olsen, afgik 2. Septbr. fra Kjøbenhavn, til Liverpool og Manchester. — Louise, Brabrand, sen, ankom 5. Septbr. til Kbhvn., til Køningsberg. — Morsø, Lind, afgik 5. Septbr. fra Kbhvn., til Hamborg. — Moskov, Petersen, afgik 2. Septbr. fra Anvers, til Kjøbenh. og Riga. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom 5. Septbr. til Kbhvn., til Anvers. — Nordjylland, Jensen, ankom 1. Septbr. til Hamborg, til Kbhvn. og Danzig. — Odin, Frisenette, ankom 2. Septbr. til Kbhvn., til Hamborg. — Perm, Christensen, ankom 2. Septbr. til Hull, til Kbhvn. og Libau. — Pregel, Egidiusen, ankom 1. Septbr. til Anvers, til Kjøbenh. og Libau. — Romny, Nielsen, ankom 1. Septbr. til Libau, til Hull. — Thyra, Garde, afgik 3. Septbr. fra Granton, til Kbhvn. — Tula, Paaske, ankom 5. Septbr. til Stettin, til Kbhvn. og Vestnorge. — Ceres, Svensson, ankom 3. Septbr. til Kbhvn., til London. — Fanø, Andersen, ankom 2. Septbr. til Hull, til Libau.

### Dannebrog.

Amalienborg, Olsen, ankom til Kramfors 2. Septbr. — Christiansborg, Ewaldsen, ankom til Stockholm 2. Septbr. — Fredensborg, van Deurs, ankom til Liverpool 28. Aug. — Frederiksborg, Hartmann, afgik fra Rotterdam 3. Septbr. til Sundswall. — Rosenborg, Schultz, ankom til Newcastle 3. Septbr. for at laste til Hjemstedet.

### Carl, Skjold, Gorm.

Gorm, N. W. Schmidt, afgik fra Riga 1. Septbr., bestemt til Dunkerque. — Frode, C. F. Christensen, afgik fra Blyth 18 August, ankom til Cronstadt 25. August. — Knud, N. P. Jørgensen, afgik fra Hull 21. August, ankom til Kjøbenhavn 1. Septbr. — Svend, Aug. S. Hveysel, afgik fra Stettin 1. Septbr., bestemt til Libau. — Erik, H. W. Wisberg, afgik fra Nordenhamn 31. August, ankom til Blyth 2. Septbr. — Skjold, N. O. Risø, afgik fra Kronstadt 5. Septbr., bestemt til Rouen. — Danmark, Th. Heintzelmann, afgik fra Riga 1. Septbr., bestemt til Rouen. — Olaf, C. Holst, afgik fra Newcastle 21. August, ankom til Kronstadt 27. August. — Volmer, J. P. Jørgensen, afgik fra Kronstadt 31. August, bestemt til Rotterdam. — Dan, C. M. Kraemer, afgik fra Grimsby 29. August, ankom til Kronstadt 5. Septbr. — Magnus, W. Aaris, afgik fra Riga 24. August, ankom til Rotterdam 30. August.

### Kjøbenhavn.

Carl Hecksher, Petersen, afgik fra Hernøsand 30. Aug. til Zaandam. — Fyen, Petersen, ankom til Kjøbenhavn 31. August, afgik 5. Septbr. til Helsingør. — Hafnia, Neergaard, afgik fra Riga 31. August, ankom til Amsterdam 5. Septbr. — Jylland, Starck, ankom til Kronstadt 1. Septbr. — Russia, Rasmussen, afgik fra Sunderland 1. Septbr., ankom til Kjøbenhavn 3. Septbr. — Sjælland, Hansen, afgik fra Grimsby 31. August, ankom til Aarhus 3. Septbr.

**Nordsøen.**

England, Petersen, afgik fra Windau 31. August til Grangemouth. — Holland, Hansen, afgik fra Ny Carleby 1. Septbr. til Terneuzen. — Rusland, Schmidt, afgik fra Memel 31. August til Rotterdam. — Skotland, Albrechtsen, afgik fra Køge 4. Septbr. til Windau. — Tyskland, Jørgensen, afgik fra Windau 4. Septbr. til Newport.

**The Anglo Dane Steam Ship Company Limited.**

Swarland, Pii, ankom til Kbhvn. 3. August, bestemt til Rotterdam.

**Thingvalla.**

Island, Skjødt, afgik fra Christianssand 17. August, ankom til New-York 30. August. — Thingvalla, Berentzen, afgik fra Kbhvn. 4. Septbr. til New-York.

**Det danske Petroleums Aktieselskab.**

Christine, Larsen, afgik fra New-York 30. August til Kjøbenhavn.

**Det Store Nordiske Telegrafelskab.**

H. C. Ørsted, Ørsted, ligger i Tuborg Havn. — Store Nordiske, Stenson, afgik fra Shanghai 5. Septbr. for at reparere et Kabel.

**Jydsk-Engelske Dampskibsselskab, Aarhus.**

Hengest, Olsen, afgik fra Newcastle 30. August, ankom til Aarhus 2. Septbr. — Octa, Enemark, afgik fra Gøteborg 30. August, ankom til Newcastle 3. Septbr. — Orrik, Erichsen, afgik fra Newcastle 30. August, ankom til Gøteborg 1. Septbr.

**Den kongelige grønlandske Handel.**

Peru, Sartor, afgik fra Kjøbenhavn 6. Maj til Grønland, ankom til Godhavn 24. Juni, afgik 28. Juni, forsøgte at komme nordpaa, men blev standset af Is; returnerede til Godhavn, hvorfra den igen vilde afgaa nordpaa 10. Juli. da Isforholdene havde bedret sig. — Thorvaldsen, Jensen, afgik fra Kjøbenhavn 29. April til Grønland, ankom til Umanak 21. Juli, afgik derfra 28. Juli til Upernivik.

**Det Dansk-Russiske Dampskibsselskab.**

Peter Berg, Chr. Jensen, afgik fra Kronstadt 24. August, ankom til Amsterdam 31. August. — Alexander Shukoff, L. Johnsen, afgik fra Kronstadt 26. August, ankom til Rotterdam 2. Septbr. — Johan Siem, J. Rasmussen, afgik fra Cardiff 22. August, ankom til Kronstadt 31. August. — Pawel Andrejeff, P. Mørch, afgik fra Newcastle 24. August, ankom til Kronstadt 31. August.

**Urania.**

Urania, Callesen, ankom til Grimsby 27. August.

**J. Lauritzen, Esbjerg.**

Nerma, Degn, afgik fra Gravelines 22. August, ankom til Antwerpen 23., afgik 25. ankom til Aalborg 29. — Nordsøen, Meinertz, ankom til Ghent 22. August, afgik 24., ankom til Esbjerg 26., afgik 28. til Antwerpen.

**Sejlskibe.****Fanø, Nordby.**

Amete, Nielsen, afgik fra Mauritius 30. Juli til Antanamba. — Anna Marie Schwalbe, Brinck, ankom til Valparaiso 17. Juli fra Paranaqua. — Cecilie, Pedersen, ankom til Laguna d. T. 31. August fra Marseille. — Elisabetha, Fischer, ankom til Pernambuco 3. Septbr. fra Sao Jose de Norte. — Lottie, Clausen, afgik fra Melbourne 20. Juli, ankom til Sidney 24. Juli, afgik 31. Juli til Jalnit. — Nanna, Warrer, afgik fra Montevideo 7. August til Antwerpen. — Puck, Pedersen, ankom til Mioka 19. Juni, afgik 2. Juli til Samoa.

**Fanø, Sønderho.**

Ane Jenssine, Øhle, afgik fra London 25. August til Santos. — Anne Charlotte, Pedersen, afgik fra Kronstadt 28. August til Sharpness. — Martha, Nissen, afgik fra Rio Grande 16. August til New-York. — Mary, Lydom, afgik fra St Petersburg 28. August til Geestemünde. — Signal, Anthonisen, som er paa Makrelfiskeri under Norge og har været ude i 35 Dage, kom ind til Egersund 24. August med daarlig Fangst (kun 10 Tønder Makrel), afgik igen 25. August til et nyt Forsøg.

**Chr. Simoni, Aalborg.**

Kirstine, Ægdiussen, afgik fra Riga 28. August til Clackmannan.

**Fragtberetninger.**

D'Hrr. **Holm & Wonsild**, Kjøbenhavn og Lübeck, meddele os den 6. September:

St. Petersburg — London 1/—, Rotterdam 1/0<sup>3</sup>/<sub>4</sub> à 1/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> d., Amsterdam eller Bremerhafen 1/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> d., Bremen By 1/2<sup>1</sup>/<sub>4</sub> d. à 1/3 d., Antwerpen, Dunkirk eller Ghent 1/2<sup>1</sup>/<sub>4</sub> d. à 1/3 d., Rouen 1/6 d., Bristolkanalen 1/6 à 1/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> d., Glasgow 1/6 à 1/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> d., London Østkysten 13 d. à 1/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> d., Østkyst Kulhavn 11<sup>1</sup>/<sub>2</sub> d., alt pr. 496 lbs. Hvedebasis; til Stettin eller Lübeck 9 M., Karlskrona 12 M., god dansk Havn 14/15 M. pr. 2000 Kilos Rugbasis.

Riga noterer for Dampere: London 10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> d. à 1/—, Hull 10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> à 1/—, Antwerpen eller Ghent 10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> à 1/—, Dunkirk 1/—, Rotterdam 10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> à 1/— pr. 320 lbs. Havrebasis, til Lübeck eller Stettin 9/10 M. pr. 2000 Kilos Havre.

Libau noterer for Dampere: London, Hull, Leith 10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> d., Antwerpen 1/—, Dunkirk 1/—, Rouen 1/3d., 3000 Havre-quarters, Bristolkanalen 1/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> d., alt pr. 320 lbs. Havrebasis.

Danzig noterer for Dampere: Dunkirk 15 frcs. pr. 2000 Kilos Melasse, til Danmark 40 Pf. pr. 50 Kilos Klid, til Bordeaux 19/20 frcs. pr. 2000 Kilos Melasse, Rostock—Liverpool 9/— pr. Ton Sukker, Danmark—Dunkirk 7/8 francs pr. Ton Melasse, Stockholm—London 1/— à 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> d. pr. 336 lbs. Havre.

Middlesbro—Danmark 6/— pr. Ton Phosphate, Antwerpen—Esbjerg 6/6 d. pr. Ton Phosphate.

D'Hrr. **N. Johansen & Dahl**, Liverpool, meddele os under 1. September:

Der er ingen Bedring at berette i Fragtmarkedet i nogen Retning.

Markedet er overlæstet med Tonnage, og hvad enten Skibene ere prompte eller ej, viser Resultatet sig gentagende at blive det samme, idet de tilsyneladende Udsigter til en Bedring hist og her svinde bort eftersom Tiden gaar.

Der sluttedes i forløbne Uge blandt andet som følger:

For Dampskibe:

Fra Newcastle til Christiania 4/—, Stockholm 3/9, Riga 3/9, Flensborg 4/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, Nakskov 4/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, Patras 5/—, Bilbao 3/3, St. Nazaire 3/9, Genoa 4/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub>.

Cardiff til Stockholm 4 7<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, Genoa 4 9, Konstantinopel 4/9, Leghorn 4/11, Malta 3/9 à 4/—, Barcelona 8/7, Marseilles 6 frcs., Colombo 9/6, Singapore 10/—, Havana 7/6.

Hamburg til Charleston 8/—, St. Petersburg til London 10,000 Quarters à 1/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, Piteå til London 600 c. à 22/6, Archangel til Cardiff 650 c. à 37/6. — Pensacola til Liverpool 95/—, Barry 95; — Ferdinandina til Aberdeen 15/6, Charleston til Liverpool eller Bremen 30/—, Galveston til U. K.-Kontinentet 37/6, Østersøen 40/—.

Bilbao til Middlesbro 4/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, Terneuzen 5/6, Antwerp 5/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, Rotterdam 5/6.

Algiers til Bristol-Kanalen 8/9. — Elba til Tees 9/—, Benisaf til Rotterdam 8/6.

Poti 13/3, Azoff 14/—, Nicolaieff 11/3, Option Bergen eller Kjøbenhavn 1/3 extra. — Sebastopol eller Novorossisk 9/6, Donau 12 6 à 13/3, Odessa eller Sebastopol til Bergen/Stavanger 12/—.

Sejlskibe:

Cardiff til Rio Janeiro 13/9, Cape Town 11/9. — Liverpool til Mobile 4/— for Salt, 7/6 for Kokes til Kjøbenhavn.

Jamaika til U. K.-Kontinentet 28/— à 29/—, Belize 30/ og 40/—.

Chili og Peru til Kanalen 25/— for Salpeter. — San Francisco 25/— à 26/3. — Portland O. 32/6

Skibskøb. Jernbark Norman Macleod, 834 Reg. Tons, bygget 1876, nu her, er netop solgt til Italien for £ 3000; skal nu gennemgaa Nr. 3 Besigtelsen.

Vor Korrespondent i Newcastle o/Tyne meddeler os under 1. September.

Fragtmarkedet er velblivende dødt i alle Retninger med uforandrede Noteringer. Af Befragtingerne nævnes: Tyne, Blyth eller Wear til Kronstadt 3/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, 3/9 og 3/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, Coke 5/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> og 6/—; Riga 1200 3/9; Memel 1400 4/—; Pillau 3/9; Neufahrwasser 3/9; Swinemünde 3/6 og 3/9; Stralsund 4/9 og 4/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub>; Rostock 4/3; Wismar 4/; Tuborg 4/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub>; København 2000 3/9; Køge 750, 4/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub>; Nykøbing F. 800, 4/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub>; Helsingborg 700 4/3, 1700, 3/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub>; Malmø 4/—; Ystad 4/—; Gustafsberg 3/9; Stockholm 3/9; Bayonne 4/6; Bilbao 3/3 not. Kurs; Oporto 5/3; Lissabon 5/—; Valencia 1000 7/6, Kurs 48 d; Genua 4/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, 4/3 og 4. (3600); Neapel, option Torre Anunziata 4/6; Patras 2000 5/—; Konstantinopel 4/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub>; Alexandria 4/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, 4/3 og 4/ (3200). Fra Grimsby eller Hull til København 1200 4/3 og 1600 4/3; Kronstadt 1600 4/—; Fra Hartlepool til Wismar 4/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub>;

Sortehavs-Markedet er flovt. Der er sluttet fra Odessa til Bergen, 4000 tons 10,6, prompt, og Odessa til Bergen/Stavanger 2000, 12/—, ult. Septbr., Poti 13 3 n. c. prompt. — Novorossisk til U. K. 10/6, direkte. — Azoff 12/6 n. c. prompt og 14/— n. c. Octbr./Novbr. — Sulina 10/6 og 11/—, n. c. prompt. — Donauen 13/3 og 13/6 n. c. prompt.

Returmarkedet fra Middelhavet er ligeledes stille. Der er fragtet Smyrna til London eller Hull 10/3. — Bona til U. K. 9/3, Byg. — Oran til London 9/6, Byg. — Algiers til Bristol-Kanalen 8/9 Byg. — Sicilien til New-York eller Baltimore 1319 Netto Tons £ 1560. — Bilbao til Rotterdam 5/6, til Middlesbro 4.10<sup>1</sup>/<sub>2</sub>.

Fra Østersøen er bl. a. sluttet: Kronstadt til Grimsby 500 stds., 22,6 D. B. 1/2 b. Kotka til Grimsby 700 stds. 19/6 D. B. Rafsø til Valencia 400 stds., 62 peseta. Hersøsand & Sundswall til Bordeaux 500 stds., 41 frs. D. B. Piteå til London 600 stds., 22,6 D. B. b. Archangel til U. K. 7000

qrs. Havre 2). Archangel eller Kem til Antwerpen 400 stds. boards 80 frs.

D'Hrr. Funch, Edye & Co., New York, meddele under 24. August:

Der er ingen Bedring i Fragtmarkedet siden vor sidste Beretning. Kornafskibningen er ganske ophørt at være en Faktor af nogensomhelst Betydning, og der er ingen Fremgang i Partraterne.

Bomuldsbefragtninger finder vedblivende Sted fra Galveston til gennemgaaende uforandrede Rater. Der er nu nogen Efterspørgsel fra de atlantiske Havne og det synes som om

**K**lager over Bladets Forsendelse bedes hurtigst muligt indsendte til Holsteinsgade 9, Kjøbenhavn. Ø.

## Efterretninger for Søfarende.

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

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

**Sundet.** *Stellen* Havnefyrt viser hvidt, fast Lys fra V. t. N. gennem N. til NØ. t. N. og rødt, fast Lys fra NØ. t. N. gennem Ø. til S. t. Ø.

Brændetid: 1ste September—1ste Marts.

Den 1ste September 1894 er Fyrjagten i *Kalleboer* udlagt. En Skonnert er sunken i c. 4 Fv. Vand 1 Kbl. Ø. for Tøndevageren ved *Søndre-Røse*. Rejsningerne ere over Vandet. Et Mærkeskib er udlagt tæt Ø. for Vraget.

**Østersøen. Falster S.-Kyst.** Brændetiden for det hvide, faste Fyr, der er anbragt 1,100 Alen N. 82° V. fra *Gjedser Fyrtaarn*, er nu fra 15de September—1ste August.

### Østersøen, Sundet og Lille Belt.

**Sverig. Östergötland Skjærgaard.** Ved Indsejlingen til *Arkö* skulle to nye Ledefyr tændes:

Bagfyret anbringes paa *Viskär* og skal vise hvidt To-Blink. Forfyret anbringes paa *Gråa Utterklabben* og skal vise hvidt Lys over Søen, rødt og hvidt Lys mod Land. Holdte overet lede de fra Søen til Forfyret.

Nærmere Meddelelse senere.

**Bottniske Bugt.** Omtrent den 1ste September 1894 udlægges ved V.-Siden af *Norströmsgrund*, som ligger S. for *Rödskallen* Fyr, et rødmalet Fyrskib, mærket »*Norströmsgrund*» med hvidt. Skibet har ingen Master. Det viser et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 19 Fod. Lysvidden: 8 Kml.

Taagesignal gives med en Sirene, der hver Minut giver Et-Stød. Naar Sirenen er i Uorden, gives Signal med Klokke.

**Rusland. Libau.** I Følge Meddelelse fra Lodscommandøren i *Libau* er Fyrskibet uden for *Libau* flyttet 1,4 Kml. ind mod Havnen. Det ligger nu i 7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Fv. Vand, N. 72° V., 4,7 Kml. fra *Libau* store Fyrtaarn.

Beliggenhed: 56° 32', N. Br. 20° 51', Ø. Lgd.

### Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Norge. Forandring af Fyr.** Følgende Fyr ere nu forandrede saaledes:

*Stavens* Fyr viser:

Rødt, fast Lys fra V., over *Øxenvaaglandet*, til N. 55° V., fri Ø. om *Gamle Jacob* og *Skjelbreia*, Hvidt, fast Lys fra N. 55° V. til N. 50° V., i *Treflisleden*, Hurtigblink fra N. 50° V. til N. 36° V., over *Treflisa* og *Sydskjællingen*.

Hvidt fast Lys fra N. 36° V. til N. 34° V., i *Skjellingsleden*.

Rødt, fast Lys fra N. 34° V. fri vest om *Flatskjællingen*, til N. 21° Ø., fri øst om *Hilbaaren*.

Hvidt, fast Lys fra N. 21° Ø. til N. 48° Ø., fri V. om *Langholmsskjærene*.

Mærke fra N. 48° Ø. til N. 52° Ø., ind mod *Kirkelandsøen*, og derfra

Hvidt, fast, men svagere, Lys til S. 64° Ø.

Beliggenhed: 63° 6' 50" N. Br. 7° 40' 15" Ø. Lgd.

*Varnes* Fyr lyser fra S. 41° V., fri N. om Grundene uden for *Lister*, gennem V. og N. til N. 56° Ø.

Beliggenhed: 58° 10' 40" N. Br. 6° 37' 40" Ø. Lgd.

*Støt* Fyr viser rødt, fast Lys fra N. 2° Ø. til N. 54° Ø. og fra S. 25° Ø. til S., over Ø.-Kant af *Husøen* og den derfra udskydende Grund.

Beliggenhed: 66° 56' 35" N. Br. 13° 28' 55" Ø. Lgd.  
*Bjørnaen* Fyr lyser til N. 35° V. Fra N. 25° V. til N. 35° V., fri N. om *Æggeløsa*, er Fyret hurtigblinkende.  
Beliggenhed: 67° 25' 10" N. Br. 14° 27' 40" Ø. Lgd.

**Tydskland. Elben.** Vraget af Damperen »*Davis*« ligger nu i 13 Fod Vand c. 2/3 Kbl. N. 57° Ø. fra *Kugelbake*. Paa Masten er anbragt en grøn Cylindere, mærket »*Wrack*«. Der- som Isen borttager denne, udlægges en Vragtønde 1/4 Kbl. N. 53° Ø. for Vraget.

**Holland. Ems.** 1 *Visschersbalg* er Anduvningstønden flyttet til den sorte Spidstønde Nr. 1's Plads. Paa Anduvningstødens Plads er udlagt en rød Vager. Den sorte Spidstønde Nr. 1 er inddragen.

**Zuiderzee.** I *Wierhalg*, *Gaatje* og *Zwin* ere følgende Forandringer i Afmærkningen foretagne:

*Wierhalg.* En rød Vager Nr. 2 med to Balloner er udlagt i 15 Fod Vand. 52° 56' 47" N. Br. 5° 1' 8" Ø. Lgd.

Stumpstønde Nr. 4 er inddragen.

Stumpstønde Nr. 2 a har nu Nr. 3, og Nr. 3 har nu Nr. 4.

*Gaatje.* Spidstønde Nr. 1 med Ballon ligger nu i 16 Fod Vand. 52° 56' 45" N. Br. 5° 2' 8" Ø. Lgd.

Spidstønde Nr. 2 ligger nu i 18 Fod Vand. 52° 56' 38" N. Br. 5° 2' 22" Ø. Lgd.

Spidstønde Nr. 3 ligger nu i 15 Fod Vand. 52° 56' 24" N. Br. 5° 3' 9" Ø. Lgd.

Spidstønde Nr. 4 ligger nu i 19 Fod Vand. 52° 56' 15" N. Br. 5° 3' 35" Ø. Lgd. Ballonen er aftagen.

Spidstønde Nr. 5 med Ballon er udlagt i 15 Fod Vand. 52° 56' 3" N. Br. 5° 3' 45" Ø. Lgd.

Den rød og sorte Vager med Diamant Nr. 1 a har nu Nr. 1 som Hjørnevager mellem *Gaatje* og *Zwin*, Stumpstønde Nr. 1 har nu Nr. 2 og Nr. 2 har nu Nr. 3.

Stumpstønde Nr. 2 ligger i 14 Fod Vand. 52° 56' 39" N. Br. 5° 2' 35" Ø. Lgd.

Stumpstønde Nr. 3 ligger i 12 Fod Vand. 52° 56' 29" N. Br. 5° 3' 2" Ø. Lgd.

Stumpstønde Nr. 4 er udlagt i 11 Fod Vand. 52° 56' 14" N. Br. 5° 3' 50" Ø. Lgd.

Stagen med afkortet Kogle paa *Nieuwe Zeug* er flyttet. 52° 56' 32" N. Br. 5° 3' 28" Ø. Lgd.

*Zwin.* Spidstønde Nr. 1, 2 og 3 have nu Nr. 2, 4 og 5. Spidstønde Nr. 2 ligger nu i 11<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Fod Vand. 52° 57' 6" N. Br. 5° 2' 31" Ø. Lgd.

Spidstønde Nr. 3 er udlagt i 12 Fod Vand. 52° 57' 9" N. Br. 5° 3' 14" Ø. Lgd.

**Wester-Schelde.** I Farvandet mellem *Breshens* og *Hoofd-plaat* er paa N.-Siden udlagt: Stumpstønde Nr. 1 i 26 Fod Vand. 51° 23' 16" N. Br. 3° 37' 12" Ø. Lgd., og Stumpstønde Nr. 2 i 29 Fod Vand. 51° 22' 56" N. Br. 3° 38' 40" Ø. Lgd.

**England. Themsem.** Baaken med Kryds som Topbetegnelse paa *North Shingels Sand* er igen opført. Den er 35 Fod høj og staar 215 Alen S. 4° Ø. fra den tidligere Baakes Plads, fra Fyrskibet »*Edinburgh Channel*« i S. 88° V., 2,3 Kml. og fra *Shingels Sand* NØ.-Tønde i S. 37° V., 4 Kbl.

**Harwich.** Ved *Harwich* er ved Ø-Siden af Farvandet Ø. for *Bone* Grund i 26 Fod Vand udlagt en rød Tønde, *Walton* Tønden, fra *Walton* Martello Taarn i S. 10° V., 4 Kbl.

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

**Frankrig. Berck Fyr NV.** Et Fiskefartøj er sunket i c. 5 Fv. Vand, c. 2 Kml. NV. for *Berck* Fyr. Vraget er afmærket med en Vragtønde.

**Merlimont VSV.** Et Fiskefartøj er sunket i c. 5 Fv. Vand, c. 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Kml. VSV. fra *Merlimont* Kystvagt. En Mast er c. 10 Fod over Vandet. Vraget skal afmærkes med en Vragtønde.



Rederne snart ere tilbøjelige til at indgaa paa Befragternes Noteringer.

Nogle Petroleumsladninger tilbydes for Dampere i forskellige Retninger, naar de erholdelige Rater ere noget under hvad Sejlskibene forlange.

Der er ingen særlig Forandring i Sejlskibsfragterne. Enkelte Skibe lykkes det at opnaa en Bedring i Raterne, men der gøres kun meget lidt og Markedet holder sig stille men dog fast.

Der er betalt følgende Rater:

New-York til Cork, Dublin eller Belfast, Korn 2/3 d.

Savannah til Barcelona, Bomuld 5,16 d. Septbr./Oktbr. Lastning.  
— Havre eller Bremen, Bomuld 9 32 d. Septbr. Lastning.  
Philadelphia til Dunkerque, Petroleum 2/3 1/4 d., Sicilien 10 cent. New-York til Kolding 2/9 d., Dieppe eller Dunkerque 2/3 d., Göteborg 2/6 d., Montevideo 18 c., Buenos Ayres 19 c., begge Havne 20 c. Philadelphia til Japan, 18 c. en Havn, 19 1/2 c. to Havne. Pensacola til Kontinentet, Tømmer 102,6 d. en Havn, 105/ to Havne. St. John N. B. til Liverpool, Planker 35/. West Bay til Dublin, Planker 37/6 d., Englands Westkyst 38,9 d. Savannah til Buenos Ayres, Trælast Doll. 11,50 Harpix 70 c.

**Scilly Øer.** I *St. Mary Sound* ere følgende Tønder flyttede saaledes:

*South Bartholomew* Tønden ligger nu i 5 Fv. Vand, fra *Woolpack* Baake i S. 59° Ø., 4 Kbl.

*Bartholomew Ledge* Tønde hedder nu *North Bartholomew*.

*Spanish Ledge* Tønden ligger nu i 9 1/2 Fv. Vand, fra *Woolpack* Baake i N. 31° V., c. 5 Kbl.

**England. Bristol Channel.** I *Bristol Channel* ere følgende Forandringer i Almærkningen foretagne:

*South Middle Ground* Tønden er flyttet 3 Kbl. S. 62° V. hen og ligger nu i 22 Fod Vand, fra Fyrskibet »*English and Welsh Grounds*» i N. 59° Ø., c. 1,7 Kml.

Ved NV. Kanten af *English Grounds* udlægges i 28 Fod Vand en sort Spidstønde, fra Fyrskibet »*English and Welsh Grounds*» i S. 17° V., c. 1 Kml.

*Middle Nash* Tønde er flyttet 1/2 Kbl. S. 9° Ø. hen og ligger nu i 6 1/2 Fv. Vand, fra *Nash Point* lave Fyr i N. 76° V., c. 4,9 Kml.

*Middle Nash East* Tønde er flyttet 1/2 Kbl. S. 11° V. hen og ligger nu i 6 1/2 Fv. Vand, fra *Nash Point* lave Fyr i N. 36° V., c. 3,1 Kml.

**Skotlands V. Kyst. Solway Firth.** Et hvidt, fast Fyr er tændt i det gamle Fyrtaarn paa *Southernness*. Flammens Højde: 48 Fod. Der er ikke Vagt ved Fyret. 54° 52' 25" N. Br. 3° 35' 40" V. Lgd.

### Nordlige Atlanterhav.

**Frankrig. Loire.** Da *Chenal de Corpsel* er tilsandet, ere de sorte Tønder SV. og NØ. for Grunden *Perret* og de røde Tønder ved *Pierre-à-l'œil* og *Alluard* inddragne.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. Eastport-Harbor. Maine.** En sort Tøndevagder Nr. 11 er i 20 Fod Vand udlagt tæt N. 82° Ø. for *Margies Rock*, fra *Cherry Island* SØ. Pynt i S. 37° V., 1 Kml. Paa *Margies Rock* er der ved Lavvande 12 Fod Vand.

**Massachusetts.** En Lystønde, som viser hvidt, fast Lys, er udlagt tæt N. for Vraget af Lægteren, der er sunket 2 Kbl. S. 7° Ø. fra Fyrskibet »*Pollock Rip*«. Vragets Master ere borttagne og den hvide Lanterne inddragen.

**New Jersey.** Fyrskibet »*Five Fathom Bank Northeast*» er igen udlagt paa Station og den røde Fløjtetønde inddragen.

Den 1ste September 1894 flyttes Fyrskibet omtrent 2 Kml. S. 89° Ø. i c. 12 Fv. Vand, fra Fyrskibet »*Five Fathom Bank*» nye Plads i N. 20° Ø., 11 1/4 Kml. og fra *Cape May* Fyr i N. 86° Ø., 22 Kml. 38° 57' 45" N. Br. 74° 29' 34" V. Lgd.

Den 1ste September 1894 flyttes Fyrskibet »*Five Fathom Bank*» c. 1 3/4 Kml. S. 40° Ø. i c. 15 Fv. Vand, 11 1/4 Kml. S. 20° V. fra Fyrskibet »*Five Fathom Bank Northeast*» nye Plads og fra *Cape May* Fyr i S. 64° Ø., 20 Kml. 38° 47' 20" N. Br. 74° 34' 36" V. Lgd.

**Maryland.** Fyrskibet »*Fenwick Shoal*» er igen udlagt paa Station. Fløjtetønden og Klokketønden ere inddragne.

### Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**Spaniens S. Kyst.** Ved *Los Cabezos*, i *Gibraltar-Stræde*, foretages Sprængningsarbejder. Fra *Tarifa* Signal-Station

gives Signaler til Skibe, som ere udsatte for Fare ved Sprængningerne.

**Italien. Scario.** Paa Grund af Haveri paa Rotations-Apparatet paa Fyret *Scario* viser det midlertidigt hvidt, fast Lys.

**Sardinien. Terranova.** Den 1ste September 1894 ombyttes de tre Tønder ved N. Siden af Løbet til *Terranova* med tre hvide pyramideformede Tønder med Ballon.

**Tyrkiet. Saloniki-Bugt.** Paa Vraget, som ligger sunket i *Saloniki-Bugt*, 5 3/4 Kbl. S. 51° Ø. fra Kabelhuset og S. 11° V. fra den V. lige Bastion, er der kun 19 Fod Vand. Man maa ikke stole paa, at Vragtønden er paa Plads. 40° 37' 50" N. Br. 22° 57' Ø. Lgd.

**Ægypten. Alexandria.** Følgende Lodsningbestemmelser gælde for *Boghas Pass*:

1. Om Natten betales 1 1/2 Gang den om Dagen gældende Lodstakst.
2. Naar et Skib om Natten nærmer sig Løbet, viser Lods-fartøjerne Blinkfy.
3. Naar et Skib, som ligger i Havnen, ønsker Lods om Natten, maa det før Solnedgang gøre Signal for Lods.
4. Skibsføreren maa i Løbet selv sørge for at holde Ledefyrene overet.
5. Fra 21de April—20de September betragtes Tiden fra Kl. 8 Aften til Kl. 4 Morgen og fra 21de September—20 April Tiden fra Kl. 8 Aften til Kl. 6 Morgen, hvad Lodsning angaar, som Nat.
6. For at forhindre at et Skib, som er i Løbet, skjuler Ledefyrene for et andet, anmodes Skibsførere om at lade 1/2 Time forløbe mellem den Tid, da et foregaaende og efterfølgende Skib passerer *Picot* Tønden.  
Det hvide Fyr paa Havneløbet ved *Alexandria* er forandret til et grønt Fyr.

### Karantænebestemmelser m. m.

**Danmark.** — Bestemmelserne i 2det Afsnit I. af Lov om Foranstaltninger mod smitsomme Sygdommes Indførelse i Riget af 2den Juli 1880 ere satte i Virksomhed med Hensyn til Skibe, der ankomme fra russiske Havne ved *Den Finske Bugt* og *Østersøen* saant fra Havne i *Østpreussen*.

**Seerig.** — Saasnaar nogen Del af *Storbritanien* erklæres for kolerasmittet, træder en ved *Köpstadsö* i *Göteborg* oprettet Observationsplads mod Kolera i Virksomhed.

**Norge.** — Provinserne *Østpreussen* og *Wiborg* Lehn med Havnen *Kotka* ere erklærede for kolerasmittede.

**Portugal.** — *Rotterdam* er erklæret for kolerasmittet.

**Gibraltar.** — Skibe fra *Amsterdam*, der ankomme inden 10 Dage efter Afrejsen, underkastes 3 Dages Observationskarantæne.

**Tyrkiet.** — Ifølge Meddelelse fra Udenrigsministeriet er det paalagt Sundhedsautoriteterne ved *Dardanellen* at forsikre sig om, at intet fremmed Handelsskib, der kommer fra *Middelhavet* og er bestemt til *Konstantinopel*, medfører Krigsammunition og forbudne Varer. Sundhedsautoriteterne skulle derfor lade sig Skibets Manifest eller Varefortegnelse forevise.

### ABONNEMENTSPRISEN

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

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges hos „Adam“, Højbroplads og Tivoli, „Lynet“, Bredgade, hos Avissælgere i Havnen og flere Steder.

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

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

### AVERTISEMENTSPRIS:

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

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER FREDAG.

Nr. 51.

Kjøbenhavn, Fredag den 14. September 1894.

1. Aarg.

INDHOLD: Knippelsbro. — Havnen i Fremantle. — Søulykker i Juli Maaned 1894. — Fra Sø og Land. — Lloyd's Signalstationer m. m. — Skibsefterretninger. — Fragtberetninger. — Efterretninger for Søfarende.

Telegr.-Adr.:  
„The, Kjøbenhavn“.

## H. P. Sundorph, Kjøbenhavn K.,

en gros — THEHANDEL — en detail

(grundlagt 1776).

Originale Pakninger med indregistreret Varemærke og Plombe faas overalt i Danmark.

Telefon  
Nr. 239.

Prøv  
**Tenneriffa**  
en fortrinlig Dessertvin pr. Btl.  
Kr. 1,50.  
**P. Weile & Søn.**  
Aalborg. Grundl. 1822. Kjøbenhavn.  
Ny Østergade 7. Telef. 3530.

Telefon 1268.  
Telegr.-Adr. Nilesen 167.

**Carl Nilsson,**  
Amallegade 37,  
Kjøbenhavn K.  
Lager af Olier og Maskin-Artikler.  
Leverander  
til de fleste danske Damp-  
skibsselskaber.



isolering (Kieselguhr, Filt m. m.)  
paa Kjelder, Dampvær m. m.

**C. F. Schlüter,**  
Skandinaviens største  
Skibshandel.  
Etableret 1857.  
En gros Lager af Maskin- og  
Cylinderolier.  
Alle Arter Maskin-Pakninger etc.  
26, Peder Skramsgade,  
Kjøbenhavn K.

**Connossementer**

med og uden  
det foren. Dampskibsselsk. Flag  
paa Lager hos

**S. Friedländer,**  
Ved Stranden 14.

**C. M. Fønnesbech,**  
Specialforretning i The.  
Fine, kraftige Kvaliteter;  
Udsalg: Østergade 10. Kjøbenhavn.

**Ankere & Kjæder,**  
Tougværk og alle  
Skibs-Inventarier  
anbefales fra Lager.

**John Forbæch,**  
St. Annæ Plads 19 & 21.

**Jens Emil Juhl,**  
Hovedagent for  
Dansk Livsforsikringsselskab  
**HAFNIA**  
Raadhushuspladsen 51. Kontortid 9—5.  
Telefon 3326.

**Cacaopulver,**

Kæks, Biscuits, Chocolate,  
Confekt.

Brødr. Tychsens Fabrikslager,  
Lille Kannikestræde 3, Kjøbenhavn K.

Fra Aktiebolaget **Bofors & Gullspång** i Sverrig leverer jeg  
paa Bestilling større og mindre Gjenstande i

**støbt Staal,** saasom:

Skibsstævne,  
Skibsskruer,  
Roerrammer,

Stempler,  
Krumtappe,  
Ambolte,

Tandhjul,  
Ankere,  
etc. etc

Støbt Staal fra Bofors-Gullspång er smeddeligt samt i Styrke  
og Sejghed fuldt jævnlørligt med det bedste smeddede Staal  
af tilsvarende Haardhedsgrad.

Kjøbenhavn.

Jørgen Jensens Efterflgr.

## Dækskoste

Dækskoste, 13 Rækker halvstive Piasava	6 Kr.	pr. Dusin.
do. 13 do. fint Piasava ud-		
mærkede Koste til Spulning af Dækket	7 »	»
Tjærekoste, rene Børster	7 » 50	»
Levanger	7 »	»
Kosteskaffer	1 »	»

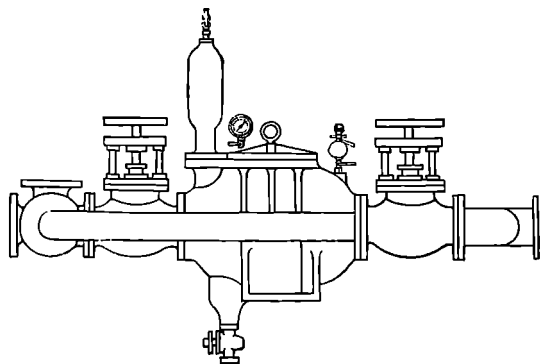
Alle Sorter Malerpenkler anbefales. Ethvert Rederi samt  
Damp- og Sejlskibsførere vil se deres Fordel ved at købe  
deres Forbrug af Børstenbinderarbejde direkte hos mig, da jeg  
fabrikerer det selv. Ingen Specialiteter; som Fagmand udfører  
jeg alt til Faget henhørende. Telefon Nr. 2625.

**HANS PREHN,**  
Børstenbinder.

Fabrik for Dæks- og Gadekoste.  
Vesterbrogade 46.

## Edmiston's Fødebands-Filter.

Filter for Landkjelder.



Skibs-Filter.

**FRED. STIELTJES & Co.,**  
Bredgade 43, Kjøbenhavn.

## H. C. Petersen & Co.,

Udstillingsbygningen, Kjøbenhavn V.  
Ludwigsbergs Donkey Pumper,  
Pulsometre, Centrifugalpumper,  
samt alle Sorter Pumper og Sprøjter  
i bedste Konstruktioner  
til billige Priser.

**Engelberts originale Olie,**

bedste Cylinder-Olie,  
leveres til nedsat Pris.

Mod Efterligninger advares.

# Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri, Helsingør,

paatager sig Bygning og Reparationer af Jern- og Staal-, Damp- og Sejlskibe, Dampmaskiner, Kjedler samt Maskinarbejde af enhver Art. — **Terdok**, 320 engelske Fods Længde i Bunden, samt **Patentslip** for Skibe af indtil 750 Tons Egenvægt.

## „Dansk Søfartstidende“

begyndte den 1. Juli et nyt Kvartal. Bladet bringer Artikler om alle i Forbindelse med Skibsfarten og Fiskeriet staaende Forhold og følger alle Bevægelser paa Søfartens Omraade her hjemme og i Udlandet; det bringer ugentlige Beretninger om Fragtforholdene gennem Meddelelser fra London, Liverpool, Newcastle o/ Tyne, Lübeck, New-York og Kjøbenhavn; det indeholder Søkortarkivets „Efterretninger for Søfarende“.

„Dansk Søfartstidende“ bringer en ugentlig Oversigt over danske Skibes Bevægelser, støttet paa Meddelelser fra de fleste danske Damp- og Sejlskibs-Rederier; endvidere udførlige Meddelelser om Nybygninger, Havarier, Forlis. Det bringer Beretninger om Forhyringsforholdene, maanedlige Meddelelser om Fiskeeksporten og Fiskehandelen, Oversigt over de meteorologiske Forhold m. m. m.

„Dansk Søfartstidende“, Organ for Søfarten og Fiskeriet, fremtræder tillige som Efterretningsorgan for Skibsfarten og bringer gennem sine talrige Forbindelser i Ind- og Udland udførlige og paalidelige Meddelelser om alle Søfartsforhold.

Abonnement for Juli Kvartal 1894 à 1 Kr. 50 Øre foruden Postpenge, tegnes paa alle kgl. Postkontorer og Brevsamlingssteder, i alm. dansk Skibsførerforenings Kontor, St. Annæ Plads 13, K, fra 11—3, i Redaktionen, Holsteinsgade 9, Ø, og hos Fuldmægtig Westrup i det forenede Dampskibsselskabs Skibsinspektion. Dansk Søfartstidende egner sig fortrinligt til Annoncer, der ønskes udbredte i alle Søfartskredse i Ind- og Udland.

Annoncer modtages ovennævnte tre Steder og i Triers Bogtrykkeri, Bredgade 32, K.

## Staaltraadstovværk

i alle Kvaliteter og Konstruktioner for Transmissioner, Hejseværker, Kraner, Tovhaner etc.

Galvaniseret Jern- og Staaltraadstovværk, Galvaniserede Staaltraads Trosser og Kabler samt Liner til Skibsbrug, Lynafledertovværk af Jern og Kobber, Staaltraadslinier til elektriske Buelamper, Transmissions-Tov af Hamp, Manila og Bomuld, Transmissions Tov- og Snoreskiver, Patent-Laase og Patent-Smørelse for Staaltraadstovværk etc. leveres fra

**KABELFABRIK, LANDSBERG a/W.**

ved Repræsentanten for Danmark

**WM. GOTTSCHALCH**

Niels Juelsgade Nr. 1,

Kjøbenhavn K

## Patent

### Universal Slippeapparatet,

der er omtalt i Søfartstidende Nr. 40, anbefales til Anbringelse i Skibsbaade. Bestillinger modtages af Opfinderen og Indehaver af Patentet

Jul. Christensen — Hjertensfrydsgade 12 — Kjøbenhavn. K.

## Galle & Jessens

oljefri, rene Poudre

## Cacao uden Sukker

kan særlig anbefales

til Skibsbrug.

## Aut. Forhyringsagenter,

Kjøbenhavn.

F. Jepsen, Toldbodgade 2.

W. H. Wulff, Toldbodg. 15.

## Carbolineum, Creosotolie

leveres billigt.

V. Boye & Watt, Fiolstræde 2, K.

Anti-magnetiske

## Ankergangs-Uhre

fra 20 Kr.

## Halv-Chronometere

fra 50 Kr.

## Marinekikkerter og Barometere.

Alle Reparationer udføres.

**PALLE SØRENSEN,**

6, Sølvtorvet 6.

## Anders Rasmussen,

Skomager, Svendborg,

### Specialist i vandtæt Fodtøj & Søstøvler.

Flere Aars Erfaring og mange Anbefalinger for leverede vandtætte Søstøvler.

Alt Fodtøj kan leveres vandtæt.

## Ny Carlsberg Øl

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

Bryggeriets Aftapningsanstalt: Pileallé 5.

Depot: Toldbodgade 14.

## Cornelius Knudsens Etabl.,

37. Kjøbmagergade Kjøbenhavn.

Patent Multiplicator, Kompasser,

Sprit- og Baadskompasser,

Patent Tidsglas. Saltmaalere.

Sextanter og Oktanter.

Kaptejn Rungs

Universal-Bathometer.

Logge og Loddemaskiner.

Dybhavsthermometre med Vendeapparat.

Barometre, Thermometre, Manometre.

Indicatorer. Tegnebestikker.

Parallellinealer.

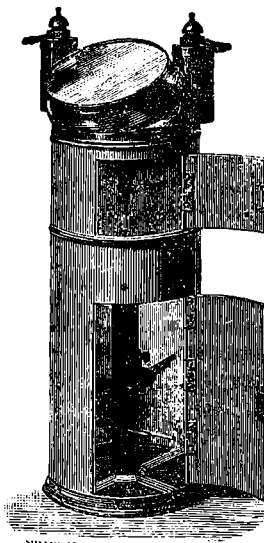
Marinekikkerter.

Complete Dykkerdragter.

Premierløjtnant Clausens

Patent Universal Deflektor.

Reparationer udføres med Omhu.



## Knippelsbro.

Allerede i afvigte Foraar have vi fra forskellige Dampskibsførere modtaget Anmodning om at gøre de uheldige Besejlingsforhold ved Knippelsbro til Genstand for Behandling og Overvejelse i »Dansk Søfartstidende«. Vi have dog tøvet dermed, idet det har forekommet os at ville være til liden Nytte at gentage de mange Klagepunkter, der i Aarenes Løb ere fremkomne om denne Bro, uden samtidigt at drøfte Spørgsmaalet: Hvad kan der gøres for at afhjælpe de Mangler, som forefindes? Dette Spørgsmaal ville vi derfor nu fremsætte til Diskussion i vort Blad og i det Følgende indlede denne med nogle Bemærkninger.

Der har, som bekendt, forinden den nuværende Knippelsbro blev til, været ført en levende Debat om den heldigste Beliggenhed af Broen, Strømmens Regulering, Klapbro eller Svingbro o. s. v. Vi have liggende for os de i Begyndelsen af Tredserne af daværende Kaptajn Købke udgivne Piecer om disse Spørgsmaal, i hvilke han stærkt tager Ordet for, at Strømmen ved Knippelsbro reguleres ved Omformning af Havnens Begrændsninger, navnlig saaledes, at de Grunde, paa hvilke Sukkerraffinaderiet Phønix og en Del af Nybørs ere beliggende, bortskæres. Herved vilde Strømmen (sønden Vande) efter hans Mening komme til at løbe betydeligt mere i Retning af Hovedløbet i Havnen, Sejladsen gennem Broen vilde lattes betydeligt, og ved at anvende Svingbro, som i aaben Tilstand stilledes i Strømmens Retning, mente han at kunne bringe Skibsløbene meget nær i Flugt med Strømmen.

Kaptajn Købke blev imødegaaet af den daværende Vandbygningsinspektør Carlsen, som gik ud fra, at Strømsprofilen ved Knippelsbro vilde, efter Broens Ombygning i Henhold til den foreliggende Plan, blive saa betydeligt forøget, fra 3000 til 5000  $\square$  Fod, at Strømhastigheden kun vilde blive halv saa stor, som den tidligere havde været, og at Forholdene i den nye Bro derfor vilde blive upaaklagelige, selv om det maatte indrømmes, at der vilde være en betydelig Forskel mellem Strømmens og Skibsløbets Retninger.

Det er i Aar 25 Aar siden, at Knippelsbro blev aabnet for Sejladsen, og vil man nu, støttet paa de Erfaringer, som man har indhøstet i denne Aarrække, bedømme de forskellige Standpunkter, som gjorde sig gældende, før Broen kom til Verden, saa maa man indrømme, at Resultaterne i høj Grad ere i Favør af Kaptajn Købkes Udtalelser, at Strømmen vilde komme til at genere Sejladsen gennem Broen meget betydeligt, naar man ikke gjorde noget for at regulere den. Enhver Skibsfører, som har passeret Knippelsbro, selv under vanlige Strømsforhold, har maattet sande, hvor særdeles uheldigt det er, naar Skibet, kommende nordfra gennem Broen, har det sønden Vande paa sin Styrbords Boug, medens det endnu er i Broaabningen og endnu har Kurs imod Bolværkerne paa Christianshavnsiden sønden for Broen. For mange har denne Passage været dyrekøbt, og ikke bedre have Forholdene været for de Skibe, der med sønden Vande have passeret Broen ballastede, kommende sydfra, og som ofte, paa Grund af Strømmens skraa Retning mod Broen og

Skibets slette Styring, har været helt ude af Stand til at passere den. Mange Skibe have i den Anledning maattet ligge dagevis i Gasværkshavnen og vente paa at passere Broen.

Tiden har saaledes vist, at de af Kapt. Købke fremsatte Tvivl vare begrundede.

For imidlertid, ved Bedømmelsen af den ovenanførte Diskussion, at yde Retfærdighed til alle Sider, maa det, ved de fra Vandinspektørens Side fremkomne Bemærkninger, tages i Betragtning, for det første, at man, dengang disse fremkom, havde til Hensigt at frembringe to Gennemsejlinger, en østre og en vestre, ved Hjælp af en stor Svingbro, anbragt paa en Pille i Farvandets Midte, for det andet, at den Skibstrafik, som dengang eksisterede, var for intet at regne mod, hvad der nu finder Sted Overvejelserne, der gik forud for Knippelsbros Ombygning, faldt paa et Tidspunkt, da man talte om Skibes Varpning gennem Broen. Til større Skibe henregnedes f. Eks. Dampskibet »Slesvig«, og man tænkte det desuden ikke nødvendigt at kunne passere Broen til enhver Tid med saadanne Skibe. Vandbygningsinspektøren skriver saaledes, »at Skibe ved haard sydlig Strøm lade sig bugsere sydfra gennem Broaabningerne vil nemlig lige saa lidt kunne tilstedes ved den nye Bro som ved den gamle«. Det samme maa man jo have anset gældende for lette ballastede Dampskibe, saa man stillede overhovedet ikke de Fordringer til Passagen af Broen, som senere Tidens udviklede Trafik har medført.

Denne Omstændighed forklarer for en stor Del de Synspunkter, hvorfra man gik ud ved Ombygningen af Knippelsbro, men den vidner ikke om stor Forudseenhed med Hensyn til Trafikens Udvikling. Sikkert vilde det dog have haft ikke ringe Betydning, om den førstnævnte af de Forudsætninger, hvorfra alle fra Begyndelsen gik ud, Broens Deling i to Løb, var blevet gennemført. Vandbygningsinspektøren tænkte sig under visse Forhold, navnlig under Passage sydfra med sydlig Strøm, udelukkende Benyttelse af et vestre Løb i Broen, hvilket i det Hele efter hans Mening burde betragtes som Hovedløbet gennem denne. Hermed vilde ganske vist Besejlingsforholdene være blevet betydeligt bedre end nu, thi det vilde sikkert have lettet Passagen meget betydeligt, om man havde været i Stand til, efter Forholdene, at søge en østre eller vestre Gennemsejling. Ganske vist dele vi ikke den af Vandbygningsinspektøren dengang hævdede Anskuelse, at en vestre Gennemsejling burde søges under alle Forhold, og navnlig ikke, at Skibe, som, kommende sydfra og holdende saa tæt som muligt langs Land paa Københavns Side, vilde være sikker paa at komme igennem Broen uden Uheld, — en saadan Manøvre vilde nemlig medføre, at Skibet, ligesom i den nuværende Gennemsejling, maatte dreje omtrent i selve Broaabningen — men vi tro, at en saadan vestlig Gennemsejling ofte vilde komme til at spille en Rolle for Skibe kommende nordfra.

Det, som nu for Tiden er Vanskeligheden ved Besejlingen af Knippelsbro nordfra, er jo nemlig, som alt berørt, at Skibet, medens det endnu er i Broaabningen, har Strømmen (sønden Vande) paa sin Styrbords Boug, og saa-

ledes er stærkt hindret i at komme paa Kurs i Havneløbets Retning. Kunde det nu istedetfor søge en vestlig Gennemsejling og saaledes faa mere Højde for Strømmen og mindre Strømhastighed i Gennemsejlingen, saa vilde Situationen være betydeligt lettere, om end ikke ubetinget heldig, idet man vilde have nogen Vanskelighed ved at komme paa Kurs, inden man naaede Broaabningen. Dette vilde dog, naar større Dampskibe ligesom nu gjorde sig til Regel at benytte Slæbedamper, ikke være nogen væsentlig Hindring, idet der med sønden Vande vilde kunne paaregnes tilstrækkelig god Styling og Tid til at bringe Skibet paa ret Kurs efter Broaabningen.

Vi tro, at denne Tanke, en vestlig Gennemsejling gennem Knippelsbro, burde optages til fornyet Overvejelse, thi med Hensyn til fremtidige Forbedringer for Sejlsjaden gennem denne Bro, vil det forhaabentlig navnlig blive den nordfra kommende Trafik, der maa tages i Betragtning. Vi gaa nemlig ud fra, at det vil lykkes at gennemføre den nu i saa mange Aar omdebatterede, men endelig sidste Aar Rigsdagen forelagte Plan til Uddybning af Kalvebodstrand. Herved vil der til andre Fordele ogsaa vindes den, at der hjælpes meget betydeligt paa den uheldige Besejling af Knippelsbro, idet ballastede Skibe, der skulle til Østersøen, fra den sydlige Del af Havnen helt ville kunne undgaa Broen og gaa gennem Kalvebodstrand. Bliver det da navnlig nordfra kommende Skibe, der skulle passere Broen, bliver Opgaven at lette Besejlingen ikke lidt simplificeret, og vi tro, at en vestlig Gennemsejling, selv om denne, som Forholdene nu engang ere, næppe vil kunne tilvejebringes uden ved Klappbro, vil bidrage væsentligt til dens heldige Løsning.

Vi tvivle ikke om, at dette i teknisk Henseende er udførligt, men anser man det, som vi, i praktisk Henseende for en Forbedring, der vil kunne berettigede de ikke faa Bekostninger, det vil medføre? Herom vilde vi opfordre, navnlig vore Skibsførere, til at udtale sig, idet vi nære den Tro, at et saa berettiget Ønske som Forbedringen af Knippelsbro, vil blive opfyldt, naar det viser sig praktisk nyttigt og gennemførligt.

## Havnen i Fremantle.

Fra den danske Konsuli i Perth, Vest-Australien, har Udenrigsministeriet modtaget nedenstaaende, fra et af de lokale Blade hentede Oplysninger om Havnen i Fremantle.

Der er for kort Tid siden paakendt en Sag, som i ovennævnte By var indvarslet for en Voldgiftsret, og som har endel Interesse, idet det drejer sig om, hvorvidt Kajen i Fremantle kan anses som en sikker Plads for et Sejlskib at losse ved i Vintermaanederne.

Kaptajn Gudesson af det svenske Barkskib »Gamen« var, naagtet han var blevet advaret derimod af Havnemesteren, Kaptajn Russell, gaact langs Kajen med sit Skib i Juni Maaned, og da det blev daarligt Vejr, huggede Skibet haardt i Grunden. Skibet blev derfor bragt til Anker fri af Kajen, og Havnemesteren nægtede det Tilladelse til at gaa langs Kajen igen. Spørgsmaalet var nu hvilken af Parterne, Skibet eller Ladnings-Modtageren, der skulde betale Lægter-Omkostningerne. I Certepartiet var det stipuleret, at »Gamen« skulde losse sin Ladning langs Fremantle Kaj, eller saa nær ved den, som den kunde komme med Sikkerhed. Fra Skibets Side blev

det nu gjort gældende, at Kajen ikke var sikker at ligge paa Siden af i Vintermaanederne.

Efterat Retten havde holdt flere Møder, under hvilke endel Vidner vare blevne afhørte, kom den til følgende Resultat: Certepartiet stipulerede, at Skibet skulde losse paa et Sted, hvor det altid kunde ligge flot. Spørgsmaalet, som Retten havde at afgøre, var derfor, hvorvidt Kajen var et saadant Sted. Havnemesterens Udtalelser godtgjorde imidlertid, at Kajen ikke om Vinteren kunde anses som et saadant Sted, hvor et Skib i Sikkerhed kunde losse sin Ladning, samt at »Gamen« havde losset saa nær ved Kajen, som den med Sikkerhed kunde ligge.

Retten bestemte derfor, at Ladnings-Modtageren skulde afholde Udgifterne ved Lægteragen.

Konsulen tilføjer i sin Indberetning, at Regeringen er i Færd med at foretage meget bekostelige Havnearbejder til Beskyttelse af Skibene i Vintermaanederne.

## Søulykker i Juli Maaned 1894.

(Efter Meddelelse fra Bureau Veritas).

### Sejlskibe.

10 amerikanske, 1 brasiliansk, 13 britiske, 1 dansk, 7 franske, 5 tyske, 2 italienske, 5 norske, 2 svenske, ialt 46.

### Dampskibe.

1 brasiliansk, 6 britiske, 1 hollandsk, 1 fransk, 1 italiensk, 1 japanesisk, 2 norske, 1 russisk, ialt 14.

### Aarsager til Forlisene.

#### Sejlskibe.

Stranding 22, Kollision 3, Ild 2, Sunkne 4, Forladte 2, Kondemnation 9, Savnede 4, ialt 46.

#### Dampskibe.

Stranding 4, Kollision 7, Ild 1, Kondemnation 2, ialt 14

## Fra Sø og Land.

Engelske Redere ere ifølge Times for Tiden meget misfornøjede med et af Board of Trade's »Marine Departement« udsendt Cirkulære, der omhandler den store Arbejds-kommissions Forslag vedrørende Søfolk. For det første er man utilfreds med, at Cirkulæret erklærer, at dette »intet Uoverensstemmende« er mellem de henholdsvis af Kommissionens Majoritet (19 Mdl.) og af dens Minoritet (4 Mdl.) afgivne Betænkninger, og det til Trods for, at der efter Rederiernes Mening er saa stor Forskel mellem disse, at medens man af ganske Hjerte kan tiltræde Majoritets-Betænkningen, er man paa det kraftigste Modstander af nogle af Minoritetsforslagene. At dette er saa, er heller ikke til at undres over, naar man erfarer, at Minoritets-Betænkningen blandt andet gaar ud paa følgende:

»de Lovgivningsskridt, der straks tiltrænges, forekomme os at være: 1) Gennemtvungelsen af en ufravigelig Bemandingsskala, anlagt saaledes, at den sikrer Søfolk og Fyrbødere en 8 Timers Normal-Arbejdsdag og 2) Indskrænkning i Anvendelsen af Laskarer og andre ikke europæiske Søfolk til en begrænset Brøkdæl af Besætningen«.

Endvidere ere Rederne meget vrede over en Bemærkning i Minoritetsbetænkningen, der gaar ud paa at erklære B. of Tr.s Virksomhed i Retning af at drage Redere til Ansvar for at have ladet deres Skibe for stærkt for i højeste Grad værdifuld; de benægte bestemt, at saadan Overlastning finder Sted efter direkte Ordre fra Rederne.

Endelig vilde man gerne vide, hvorfor B. of Tr. ikke gør nogen som helst Anstrengelse for at gennemføre det vigtige Majoritetsforslag til Bekæmpelse af Hyrebasse-Uvæsnet, der trives uforstyrret baade i London og Liverpool.

Forøvrigt betragter man Cirkulæret som dikteret af Ønsket om at vinde »trade union«-Førerne, og man bereder sig derfor til at gøre energisk Modstand mod ethvert Forsøg paa at gøre Minoritetsforslagene til Basis for Lovgivningsforslag, i Stedet for at gennemføre Majoritetsforslagene, som ingen har opponeret imod.

At iøvrigt Beskyldningen mod B. of Tr. for intet at gøre til Bekæmpelse af Hyrebasseuvæsnet ikke er ganske berettiget, fremgaar af en anden Meddelelse i Times, der fortæller om, hvorledes Hundreder af »Gribbe«, der paa Dunkirkens Kaj forrige Onsdag ventede paa, at Mandskabet paa det britiske Skib »Northbrook« afmønstredes, narredes for deres Bylte, ved at Gendarmerne hindrede dem fra at gaa ombord, indtil B. of Tr.s Kommissionær havde faaet talt med Mandskabet, og de Folk, der ønskede at benytte sig af hans Hjælp til at slippe velbeholdne og uplyndrede hjem til England, havde forladt Skibet. Af 14, der ønskede at komme til England, modtog 13 med Glæde den tilbudte Hjælp. Bladene i Dunkirken byde B. of Tr.-Manden velkommen og takke ham hjertelig for hans Medvirken til at sulte »the crimps« og »the cut-purses« ihjel.

Nord-Englands Skibsrederforening henleder, skriver et engelsk Blad, igen Opmærksomheden paa det tiltagende Flertal af fremmede Skibe ved Blyth. Rederne fremhævede paa et nylig afholdt Møde, at der i Juli er ankommet 123 fremmede og 112 britiske Skibe og afsejlet 114 fremmede og 109 britiske — i begge Tilfælde overgaar de fremmede Skibe de britiske i Antal. I gode Tider vilde der sandsynligvis ikke blive lagt Vægt paa denne Anvendelse af fremmede Skibe til Transport af engelske Kul, men netop nu, da Tyne er opfyldt af Dampskibe, der have lagt op, og da Redere og Mæglere ikke ere i Stand til at skaffe Fragter til deres Skibe, er Situationen mere alvorlig. Blyth er en billig Havn, og af den Grund tiltrækker den uden Tvivl flere fremmede Skibe end andre Havne, men det er en Kendsgerning, at fremmede Skibe finde Beskæftigelse i vore Havne, medens britiske Skibe maa ligge ledige. Der er noget fejlt ved dette paa den ene eller anden Maade. Ligger det i, at de fremmede tage imod lavere Fragter og saaledes blive foretrukket af Købmændene, og at det kan være fordelagtigt for dem at modtage lavere Fragter end den britiske Reder kan modtage? Vi anbefale Sagen til Redernes Opmærksomhed; de maa være i Stand til at finde Aarsagen og Hjælpemidlet.

Nye Australfarere. Lørdag den 18de ds. lod Firmaet R. Napier & Sønnen i deres Skibsværft i Govan et Staal-Skruedampskib løbe af Stabelen, bygget paa Bestilling af Firmaet G. Thompson & Co. i Aberdeen og London. Skibet, der fik Navnet »Ninive« har sin 1ste Kahltsplads midtskibs foran Maskinen, hvor der er rigelig Ventilation og ingen Rysten. Skibets Længde er overallt 386 Fod, Bredde 45 Fod, Dybde 32 Fod. Det er paa 4000 Brutto Tons, og skønt det er indrettet paa at kunne føre en stor Ladning, skal det dog kunne sejle med en Hurtighed af 13 Knob i Timen, hvilket vil sætte det i Stand til at gøre Turen fra Havn til Havn paa 40 Dage.

\* \* \*  
»Prins-Regent Leopold«, det første af de to nye kejserlige Post-Dampskibe med Tvilling-Skrue, bygget af Firmaet F. Schichau & Co. af Elbing, Dantzic. for den nordtyske Lloyd's China og Australien Linier, er efter at have foretaget en

meget tilfredsstillende Prøvefart — sejle fra Southampton til Australien den 2den September. Skibet, der er særlig indrettet paa Fart paa Orienten, er udstyret med alle de nyeste Forbedringer. Dets Længde er 454 Fod, Bredde 51 Fod, Dybde 33 Fod, og det er paa 6600 Tons.

Skibet har to Maskiner, hver paa 5000 Hestes Kraft, der sætter det i Stand til at gaa med en Fart af omtrent 18 Mil i Timen. (Times).

Rettelse. I den i vort sidste Nummer Side 431 optagne Sø- og Handelsretsdom er Skibet Viribus unitis fejlagtigt kaldet Viribris Unitis.

Ifølge Indberetning fra det kgl. General-Konsulat i London er en dansk Sømand ved Navn John Nelson, 39 Aar gammel, der den 15de Juli tog Ilyre som Matros med Skibet »Creedmoor« af St. John. new Brunsvig, druknet fra dette den 14de December 1892 paa en Rejse til Bahia.

Da hans Familie og Hjemsted ere ubekendte, opfordres herved enhver, der maatte kunne give Oplysning desangaaende, til at henvende sig til undertegnede Ministerium.

Udenrigsministeriet, den 6te September 1894.

I Følge Indberetning hertil fra det kgl. Svensk-Norske Gesandtskab i Konstantinopel, der varctager Danmarks Interesser i Tyrkiet, har den ottomanske Regering forbudt fremmede Skibe at drive Kystfart mellem Havnene ved Marmorhavet, hvilket Udenrigsministeriet ikke undlader herved at bringe til danske Rederes og Skibsføreres Kundskab.

Udenrigsministeriet, den 7de September 1894.

Fyrvæsnet i de forenede Stater er if. Times i Færd med at indrette det stærkeste Fyr i Verden paa »Fire Island« nærmest »Sandy Hook«, — det Sted hvor Skibe, der gaa til New-York, i Reglen først se Land. Fyret, en Lepaute Linse med en Lysstyrke af 250 Millioner Lys, skal anbringes i en Højde af 168 Fod og skifte hvert 10de Minut; det skal kunne ses af Skibe i 140 (eng.) Miles Afstand fra New-York. Fyret skal være færdigt i Løbet af Eftøraaret.

Det amerikanske Dampskib »Paris« sejlede fra New-York den 15de August med den største Ladning Frugt, der nogensinde er bleven sendt fra Californien til Europa. Dette er det første Forsøg i større Maalestok, og de Handlende ere temmelig skeptiske med Hensyn til den Tilstand, hvori Frugten vil naa sit Bestemmelsessted. (Times).

En Korrespondent til »Times« skriver: »Der er bleven udstedt Bekendtgørelse om, at Fyrene paa Kysten af Formosa — paa Grund af Krigen mellem Kina og Japan — ere blevne slukkede, og uden Tvivl ville ogsaa andre Fyr i Kina og Japan blive slukkede eller ombyttede med gale for at tjene de respektive Landes Planer. Under disse Omstændigheder vil det være nødvendigt for alle Dampskibe, der sejle i disse Farvande, at være dobbelt forsigtige, og jeg vil som en af de bedste Sikkerheds-Foranstaltninger foreslaa Anvendelsen af den »undersøiske Skildvagt« (»submarine sentry«). Et Skib med en Fart af 10 Knob kan ved Brugen heraf næsten altid være sikker paa, at der er mindst 20 Favne Vand under Kølen, idet Apparatet straks siger til, hvis Dybden er mindre end 20 Favne, saa man har Tid nok til at blive klar over Stillingen«.

Telegrafisk Meddelelse har naaet New York om, at Frelsens Hærs Missions-Dampskib »William Booth« er strandet paa et Rev ved Point Hoover, Ontario, og fuldstændig ødelagt.

Om de nylig stedfundne Undersøgelser med Hensyn til »Nyanza«, »Redewater«, »North Durham«, »Amooi«, »Ossian«

»Sir John Hawkins« og »Harlsey« have if. Times ført til følgende Resultat, der er forelagt »Board of Trade«. Alle Skibene havde ensartet Ladning, idet »Nyanza« og »Redewater« vare ladede med Kul, de 5 andre med Korn. Afset fra »Redewater« og »Harlsey« fandtes det ved Undersøgelsen, at alene Mangel paa Stabilitet var Aarsagen til deres Undergang. Et Skib, der er ladet med Korn, kan faa Ladningen forskubbet og som Følge deraf gaa tilgrunde, længe inden den teoretiske Sikkerhedsgrense er naaet. Alle Skibene laa i det mindste ikke dybere end foreskrevet, men alligevel havde de fleste af dem utilstrækkelig Stabilitet. »Henry Anning«, der tidligere var bleven undersøgt, kæntrede og sank, skønt den laa 4 Tommer over Lastelinien.

Inspektions-Komitéen mener, at Kornloven af 1880 har haft en gavnlig Virkning, men foreslaar en fornyet Undersøgelse, samt at de af »Board of Trade« godkendte Bestemmelser om Ladning altid skulle tages til Følge. Den haaber, at den Maade, paa hvilken »North Durham«, »Amoor«, »Ossian« og »Sir John Hawkins« vare ladede, ikke er typisk for den Maade, paa hvilken der lades i Middelhavs- og Sortehavs-Havnene, — skønt der kun er altfor megen Grund til at frygte det. Hvis Kaptajnerne ikke alene forsømme de Pligter, der ere dem foreskrevne ved Lov, men ogsaa ere fuldstændig ligegyldige overfor, hvorledes Ladningen bliver stuvet i deres Skibe, saa udsætte de sig for Ulykker i Lighed med disse, der have kostet saa sørgelig mange Menneskeliv.

#### Fra Skagen skriver vor Korrespondent den 7 September:

Igaar Eftermiddag Kl. 3 grundstødte paa Skagen Nordstrand ved Butteren øst for Højen Fyr Dampskibet »Carlos« Kaptajn Wunderlich af Danzig, kommende fra Sunderland, bestemt til Hjemstedet med Kul. Akkord om Udsættelse blev sluttet med Em. Z. Switzers Bjergningsentreprise og Skagen Bjergnings-korporation, saaledes at Bjergelønnen fastsættes af den af de danske Søassurandører i Kjøbenhavn oprettede permanente Voldgiftskommission.

Efterat Bjergningsdampskibet »Frederikshavn« havde faaet sin Slæber om Bord i det strandede Skib, blev dette atter flot Kl. 11½ Aften, hvorefter det bragtes til Frederikshavn for at undersøges af Dykker. Vinden var vestlig med temmelig høj Sø.

Den 10de September:

Den tyske Damper »Carlos« af Danzig, der strandede paa Skagen Nordstrand den 6te d. M., blev ved Dykkerundersøgelsen fundet ubeskadiget og fortsatte straks Rejsen.

Efter at det i adskillige Dage har været Storm af NV. og Stille af N. og NO. med Vinden om til S. og SO., er der i Dagene 7de og 8de ds. passeret Skagen ud en særdeles betydelig Sejlskibsflaade.

Der er i bemeldte Dage talt over 500 Sejlere, alle vestgaende, hertil kommer de, som ere passerede om Natten.

Fra forhv. Fyrskibsfører I. P. Larssen i Gl. Skagen blev der igaar overrakt Besætningen paa Fiskekutteren »Kattegat« et stort Sølvbæger som Erindring om Barkskibet »Erato«s Stranding den 7de Februar d. A. paa Nordstranden ved Spirbakken, hvor disse som Frivillige deltog i det strandede Mandskabs Redning. Paa Bægerets ene Side ses Kutteren »Kattegat« og paa dets anden Side Kutterbesætningens Navne og Datoen den 7de Februar 1894.

Ved et under 25de Juli d. A. af den franske Republiks Præsident undertegnet og den 4de September s. A. offentliggjort Dekret, er der i Stedet for den Sundhedsafgift (droit de reconnaissance), som i Henhold til Dekreter af 22de Februar 1876 og 11te Februar 1893 ved Ankomsten affordredes Dampskibbaade, der anløbe Frankrigs Kyster for der at indtage eller udskebe Passagerer, forordnet følgende Afgifter:

For en Dampskibbaad, kommende fra europæisk Havn:  
Pr. Passager — 50 centim.

Pr. Ton af udskebede Varer indtil et Antal af 3 Tons — 10 centim.

For en Dampskibbaad, kommende fra en Havn udenfor Europa:

Pr. Passager — 1 frc.

Pr. Ton af udskebede Varer indtil et Antal af 3 Tons — 15 centim., hvilket Udenrigsministeriet ikke undlader herved at bringe til offentlig Kundskab.

Udenrigsministeriet, den 11te September 1894.

I Følge den ny amerikanske Toldlovs Sektion 5, skulle alle Kasser og anden Emballage ved Indførsel til de forenede Stater, foruden som hidtil at være stemplet eller mærket paa tydeligt Engelsk med Navnet paa det Land, hvorfra vedkommende Vare har sin Oprindelse, tillige have paamaalet, stemplet eller indbrændt en Angivelse af det deri indeholdte Kvantum eller Stykkeantal.

Hvis dette ikke iagttages eller Angivelsen ikke stemmer med de faktiske Forhold, vil Kassen eller Emballagen ikke blive udleveret til Importøren, forinden Uoverensstemmelsen er rettet.

Paa Ovenstaaende undlader Udenrigsministeriet ikke at henlede danske Eksportørers og Skibsføreres Opmærksomhed.

Udenrigsministeriet, den 11te September 1894.

Det Helsingørske Dampskibsselskab agter at anskaffe en ny Damper i Stedet for den forliste »Helsingør«.

Med Dampskibet Limfjorden afsendtes i forrige Uge en Redningsbaad til Stenbjerg ved Vesterhavet.

Dansk Sømand Rasmus Hansen, som var forhyret med den amerikanske Skonnert »Lillebonne« af St. Francisco, er druknet paa den kaliforniske Kyst.

»West India« Dokken i London er nu bleven udstyret i Overensstemmelse med Nutidens Fordringer, efter at dette store Bassin har ligget omtrent ubenyttet i mange Aar paa Grund af dets ringe Dybde og vanskelige Indsejling. Hovedforbedringen bestaar i en ny Indsejlings Sluse, der fører fra Floden ind i »Blackwall« Basinet, samt to nye Kanaler, der mellem faste Vægge føre fra dette Basin henholdsvis ind til Indførsels- og Udførsels-Dokkerne. En ny Maade at føre Vandet ind i Dokkerne paa er bleven forsøgt, idet man, for at undgaa krydsende Strømninger, har anvendt Badekar-Princippet, saa at Vandet løber ind i Bunden af Dokkerne gennem Aabninger, der ere beklædte med Metal. Hele Arbejdet er bleven udført i det paaregnede Tidsrum, og de oprindelig budgetterede £ 200,000 ere ikke bleve overskredne, endskønt adskillige væsentlige og bekostelige Forbedringer ere gjorte udenfor den oprindelige Plan. (Times).

Søndag den 12te August tidlig om Morgenen fandt et Sammenstød Sted omtrent 20 (eng.) Mil fra Douglas, Isle of Man, mellem Passager-Dampskibet »Prince of Wales«, der gaar mellem Douglas og Liverpool, og »Hibernian«, et Skib, der var ladet med Kul. Det sidste sank næsten straks; af Mandskabet druknede 10, medens 2 kom alvorlig til Skade.

York Antwerpen Reglerne, 1890. Nord. Skibsrederforen. henleder Medlemmernes Opmærksomhed paa, at den oftere har havt under Behandling Sager, der har drejet sig om Havarigrosse-Bidrag af Ladninger, der er losset i spanske Havne. Saaledes er der nylig for Bureauet indbragt en Sag, hvor en spansk Ladningsmodtager nægter at betale den paa Ladningen faldende Andel af Udgifter, som Skibet afholdt, da det paa Rejse fra Wiborg maatte søge ind til Arendal som Nødhavn. Det udtales, at mange af den Art Vanskeligheder, ialfald tildels, vil kunne undgaaes, naar man sørger for at faa ind i Certeparti og Konnossement: »Average, if any, to be settled according to York Antwerp Rules, 1890«, eller lignende Udtryk.

## Lloyd's Signalstationer m. m.

(Nord. Skibsrederforen. Cirk.)

Lloyd's Korporation har Signalstation paa følgende Steder:

### UNITED KINGDOM.

Southend.	*Brow Head. co. Cork. (Ireland).
North Foreland.	Tory Island. co. Donega (Ireland).
Deal.	Malin Head. co. Donega (Ireland).
*Dover.	Kildonan (mouth of the Clyde).
Dungeness.	Stornoway.
Beachy Head.	Lamlash.
St. Catherine's Point (I.W.).	Butt of Lewis (Hebrides).
*Prawle Point.	*Dunnet Head (Pentland).
*The Lizard.	St. Abb's Head.
Scilly Islands.	Flamborough Head.
Lundy Island.	Spurn Head.
Calf of Man (telegraphic connection not completed).	Grimbsby.
*Old Head of Kinsale. co. Cork (Ireland).	

### ABROAD.

Heligoland.	Teneriffe.
Gibraltar.	Fayal.
Malta.	St. Helena.
Bosphorus.	Ascension.
Port Said.	Cape Point.
Suez.	Cape L'Agulhas.
Perim.	Montserrat, W.I.
Aden.	Bermuda.
Cape Spartel.	Honolulu.
Madeira.	

Betingelserne for at rapportere Skibe eller sende Ordre til dem gennem Signalstationerne er følgende:

I. The orders to be signalled to vessels must be send to the Secretary's office at Lloyd's for transmission to the Signal Station. Requests for vessels to be reported are also recommended to be sent to the Secretary's office. The Committee reserve the right to decline to allow such orders or reports to be given or received whenever, by reason of the inconsistent character of the orders or requests which they may have received, or for any other reason, they may think fit so to do.

II. The Committee will endeavour to establish for the convenience of Shipowners, Merchants, and others, a routine to insure the prompt transmission of such orders and requests for reports to the Signal Stations, and their staff at the Signal Stations will have instructions to give immediate attention to the giving, receiving, and forwarding of such orders and reports, but no employé or servant of the Corporation, or the Committee, shall as regards the receipt, transmission, or communication of, or omission to transmit or communicate such orders, requests for reports, or reports, be considered as acting for the Corporation or for the Committee, nor shall the Corporation or the Committee, be liable for the acts, neglects, or defaults of any such employé or servant, as regards such orders or reports, or for any errors, omissions, delays, or oversight in forwarding such orders or requests for reports, or in giving or failing to give such orders or communicating or failing to communicate such reports.

III. The Committee do not undertake to advise the parties for whom orders are received in the event of the orders not being communicated to the vessel from any cause whatever.

IV. The Committee accept no responsibility for the fitness of the Signal Station as regards situation, condition, or equipment for the communication or reception of such orders or reports, nor does the Committee undertake to keep open such Signal Station.

V. The forwarding of an order, or of a request for report to the Secretary's office shall be equivalent to an undertaking by the person forwarding the same to indemnify the Corporation and the Committee of Lloyd's against any claims by third parties arising out of or in consequence of orders or reports given or communicated, or the acts or omissions of any servant or employé of the Corporation's Signal Stations and arrangements in connection with such order or report. Also to pay the charge as per tariff, and any disbursements which the Committee may think it necessary or reasonable to make for telegraphic communications with shipowners or any other person on the subject of such orders or reports, but the Committee do not undertake to make any such disbursements or communication.

Paa Forespørgsel fra Foreningen oplyser Lloyd's, foruden ovenstaaende, at Betalingen for at signalisere Ordre til et Skib fra U. K. Stationerne er £ 1, naar der er Tale om et Skib med Ladning og 10 sh., naar det drejer sig om et ballastet Skib — i begge Tilfælde eksklusiv Telegramomkostninger.

Skulde det blive forlangt, at Ordre bringes ombord i Skibe i fremmede Havne, kan Instruktionerne sendes gennem Lloyd's til Lloyd's Agenter. Der vil ikke blive forlangt noget af Lloyd's for denne Tjeneste udover Omkostningerne ved Telegrammer, som det maatte være nødvendigt at sende i Forbindelse med Ordren. Den Betaling, der forlanges af Lloyd's Agenter for at bringe Ordrene ombord vil, om der overhovedet bliver Tale om Betaling, være efter den mindste Rate, hvorefter der chargerer i Havnen for saadanne Tjenester. Lloyd's Komité, skriver Sekretæren, kan selvfølgelig ikke paatage sig Ansvar for Undladelse af at overbringe eller rigtig Overbringelse af Ordrene, skønt der gøres alt for at sikre en korrekt Videreforsendelse.

## Skibsefterretninger.

### Dampskibe.

#### Det forenede Dampskibsselskab.

Alexander III, Rabe, ankom til Antwerpen 6. Septbr., bestemt til Algier, Tunis, Piræus, Smyrna, Saloniki, Konstantinopel, Sevastopol og Odessa. — A. N. Hansen, Thidemann, afgik fra Kbhvn. 9. Septbr til St. Petersburg. — Antwerpen, Caroc, passerede Dover 2. Septbr., bestemt til Tunis, Piræus, Constantinopel, Samsoun, Trebizonde, Batoum, Novorossisk, Sevastapol og Odessa. — Baron Stjernblad, Michelsen, afgik 10. Septbr. fra Barcelona, bestemt til Marseille, Cete, Genua, Livorne, Neapel, Sicilien og Bari. — Castor, Kruse, ankom 9. Septbr. til Theodosia, bestemt til Genua, Denia, Kbhvn. og St. Petersburg. — Chr. Broberg, Gøtsche, ankom 8. Septbr. til St. Petersburg, bestemt til Nystad og Raumo. — Dagmar, Hansen, afgik 8. Septbr. fra Denia, bestemt til Alicante, Malaga og Cadiz. — Douro, Brabrand, afgik 12. Sept. fra Kjøbenhavn, bestemt til Bordeaux og La Rochelle. — Georgios L, Rohde, ankom 7. Septbr. til St. Petersburg, bestemt til Kjøbenhavn, Antwerpen, Tunis, Constantinopel og Sortehavet. — J. C. Jacobsen, Bech, afgik 12. Septbr. fra Kjøbenh., bestemt til Cartagena, Alicante, Malaga og Cadiz. — Kiew, Rasmussen, ankom 3. Septbr. til Sicilien, bestemt til Antwerpen, Kbhvn. og St. Petersburg. — Kursk, Staal, afgik 11. Septbr. fra La Rochelle, bestemt til Kjøbenhavn og St. Petersburg. — Leopold II, Jespersen afgik 12. Septbr. fra Antwerpen, bestemt til Kjøbenhavn og St. Petersburg. — L. P. Holmblad, Ingerslev, afgik 10. Septbr. fra Novorossisk, bestemt til Trebizonde, Batoum og Odessa. — Vendsyssel, Sørensen, afgik 11. Septbr. fra Københ., bestemt til St. Petersburg. — O. B. Suhr, Koch, ankom 10. Septbr. til Havre, bestemt til Kbhvn. — Omsk, Kihl, ankom 10. Septbr. til Saloniki, bestemt Constantinopel, Sevastopol og Odessa. — Tejo, Fenger, ankom 7. Septbr til Denia, bestemt til Valencia, Almeria, Malaga og Cadiz. — Botnia, Holm, afgik 12. Septbr. fra Københ., bestemt til Hangø. — Tomsk, Petersen, passerede Dover 11. Septbr., bestemt til Antwerpen, Kbhvn. og St. Petersburg. — Vesuv, Gade, afgik 5. Septbr. fra Oran, bestemt til Københ. og St. Petersburg. — Viking, Jørgensen, afgik fra Oporto 8. Septbr., bestemt til Madeira, Lissabon, Kbhvn. og St. Petersburg. — Westa, Corfitzon, ankom 9. Septbr. til Bordeaux, bestemt til Københ.

Esbern Snare, Holm, afgik 13. Septbr. fra Odense, bestemt til Newcastle via Frederikshavn — Georg, Therkildsen, afgik 13. Septbr. fra Newcastle, bestemt til Kjøbenhavn. — Knuthenborg, Hansen, afgik 12. Septbr. fra Newcastle, betil Aalborg. — Kronen, Petersen, afgik 12. Septbr. fra Newcastle, bestemt til Nykjøbing, F. — Olga, Fischer, afgik 13. Septbr. fra Kjøbenhavn, bestemt til Newcastle. — Storebelt, Güllich, afgik 12. Septbr. fra Nakskov, bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Union, Bloch, afgik 11. Septbr. fra Odense, bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg.

Anglo Dane, Petersen, afgik 13. Septbr. fra Kbhvn., bestemt til Antwerpen. — Axelhuus, Goll, ankom 10. Septbr. til Trondhjem, bestemt til Kbhvn. — Bergenhuus, Jørgensen, afgik 11. Septbr. fra Kbhvn., bestemt til Hamburg. —



Charkow, Norden, ankom 10. Septbr. til Libau, bestemt til Hull. — Christian IX, Møllerup, ankom 10. Septbr. til Kbhvn., bestemt til London. — Christianssund, Jensen, ankom 12. Septbr. til Stettin, bestemt til Kjøbenhavn og Vestnorge. — Frederik, Harboe, ankom 9. Septbr. til Hull, bestemt til Kjøbenhavn. — Jolantha, Hansen, ankom 9. Septbr. til Königsberg, bestemt til Kjøbenhavn og Hamburg. — Kasan, Thomsen, ankom 12. Septbr. til Kbhvn., bestemt til Königsberg. — Laura, Christiansen, ankom 1. Septbr. til Kjøbenhavn, bestemt til Færøerne og Island. — Libau, Andersen, afgik 12. Septbr. fra Kjøbenhavn, bestemt til Danzig. — Minsk, H. Olsen, ankom 8. Septbr. til Liverpool, bestemt til Manchester og Kjøbenhavn. — Louise, Brabrand, ankom 10. Septbr. til Pillau, bestemt til Hull. — Morsø, Lind, ankom 8. Septbr. til Hamburg, bestemt til Kbhvn. — Moskø, Petersen, ankom 11. Septbr. til Riga, bestemt til Kbhvn. og Antwerpen. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom 10. Septbr. til Antwerpen, bestemt til Kbhvn. og Riga. — Nordjylland, Jensen, ankom 12. Septbr. til Kbhvn., bestemt til Stettin. — Odin, Frisenette, ankom 10. Septbr. til Hamburg, bestemt til Kbhvn. — Perm, Christensen, afgik fra Kbhvn. 11. Septbr., bestemt til Libau. — Pregel, Egidiusen, afgik 9. Septbr. fra Anvers, bestemt til Københ. og Libau. — Romny, Nielsen, ankom 10. Septbr. til Hull, bestemt til Kjøbenhavn og Libau. — Thyra, Garde, ankom 6. Septbr. til Kbhvn., bestemt til Færøerne og Island. — Tula, Paaske, afgik 12. Septbr. fra Kbhvn., bestemt til Vestnorge. — Vendsyssel, F. Sørensen, afgik 11. Septbr. fra Kbhvn., bestemt til St. Petersburg. — Ceres, Svensson, ankom 9. Septbr. London, bestemt til Libau. — Fanø, Andersen, ankom 11. Septbr. til Kbhvn., bestemt til Libau.

### Dannebrog.

Amalienborg, Olsen, afgik fra Kramfors 9. Septbr. til Havre. — Christiansborg, Ewaldsen, ankom til Hernøsand 8. Septbr. — Fredensborg, van Deurs, ankom til Liverpool 28. Aug. — Frederiksborg, Hartmann, ankom til Sundswall 10. Septbr.

### Carl, Skjold, Gorm.

Gorm, N. W. Schmidt, afgik fra Riga 1. Septbr., ankom til Dunkerque 6. Septbr. — Frode, C. F. Christensen, afgik fra Kronstadt 11. Septbr. til Rotterdam. — Knud, N. P. Jørgensen, afgik fra Kjøbenhavn 7. Septbr., ankom til Libau 8. Septbr. — Svend, N. W. Schmidt, afgik fra Libau 11. Septbr. til Rotterdam. — Erik, H. W. Wrisberg, afgik fra Blyth 6. Septbr. til Kronstadt. — Skjold, N. O. Risø, afgik fra Kronstadt 5. Septbr., til Rouen. — Danmark, Th. Heintzelmann, afgik fra Riga 1. Septbr., ankom til Rouen 9. Septbr. — Olaf, C. Holst, afgik fra Kronstadt 8. Septbr. til Christiania. — Volmer, J. P. Jørgensen, afgik fra Kronstadt 31. August, ankom til Rotterdam 7. Septbr. — Dan, C. M. Kraemer, afgik fra Grimsby 29. August, ankom til Kronstadt 5. Septbr. — Magnus, W. Aaris, afgik fra Rotterdam 6. Septbr., ankom til Sunderland 9. Septbr.

### Kjøbenhavn.

Carl Hecksher, Petersen, ankom til Zaandam 5. Septbr., afgik 8. til Riga. — Fyen, Petersen, ankom til Helsingør 5. Septbr., afgik 12. til St. Petersburg. — Hafnia, Neergaard, afgik fra Amsterdam 8. Septbr. til Riga. — Russia, Rasmussen, afgik fra Kjøbenhavn 8. Septbr., ankom til Riga 11. Septbr. — Sjælland, Hansen, afgik fra Aarhus 8. Septbr., ankom til Riga 11. Septbr.

### Nordsøen.

England, Petersen, ankom til Warkworth 10. Septbr. — Holland, Hansen, ankom til Terneuzen 8. Septbr. — Rusland, Schmidt, ankom til Rotterdam 6. Septbr. — Skotland, Albrechtsen, ankom til Windau 6. Septbr. — Tyskland, Jørgensen, afgik fra Windau 4. Septbr. til Newport.

### The Anglo Dane Steam Ship Company Limited.

Swarland, Pii, ankom til Kbhvn. 3. August, bestemt til Rotterdam.

### Thingvalla.

Island, Skjødt, afgik fra New-York 8. Septbr. til Kbhvn. — Thingvalla, Berentzen, afgik fra Christianssand 7. Septbr. til New-York.

### Jydsk-Engelske Dampskibsselskab, Aarhus.

Hengest, Olsen, afgik fra Aarhus 6. Septbr., ankom til Newcastle 9. Septbr. — Octa, Enemark, afgik fra Newcastle 6. Septbr., ankom til Gøteborg 9. Septbr. — Orrik, Erichsen, afgik fra Gøteborg 6. Septbr., ankom til Newcastle 9. Septbr.

### Det Dansk-Russiske Dampskibsselskab.

Peter Berg, Chr. Jensen, afgik fra Amsterdam 8. Septbr., ankom til Newcastle 10. Septbr. — Alexander Shukoff,

L. Johnsen, afgik fra Rotterdam 7. Septbr., ankom til New castle 10. Septbr. — Johan Siem, J. Rasmussen, afgik fra Cardiff 22. August, ankom til Kronstadt 31. August. — Pawel Andrejef, P. Mørch, afgik fra St. Petersburg 12. Septbr. til Rotterdam.

### Urania.

Sirius, Jensen, er ankommet til Flensburg, bestemt til Bollsta. — Urania, Callesen, ankom til Kbhvn. 12. Septbr.

### J. Lauritzen, Esbjerg.

Nerma, Degn, afgik fra Aalborg 2. Septbr., ankom til Christiania 3., afgik 7. til Manchester. — Nordsøen, Meinertz, ankom til Antwerpen 30. August, afgik 1. Septbr., ankom til Esbjerg 3., afgik 4., ankom til Antwerpen 6., afgik 11. til Esbjerg.

## Sejlskibe.

### Fanø, Nordby.

Bark Anite, Lybecker, prajet paa 31° N. Br. 20° V. Lgd. 1. Septbr. — Claus, Clausen, afgik fra Laguna 11. August til Falmouth. — Coranna, Pedersen, ankom til Falmouth 11. Septbr. fra River Plate. — Dora, Sonnicksen, afgik fra Rotterdam 4. Septbr. til Macassar, passerede Dungeness 6. Septbr. — Brig Fanø, Mortensen, prajet paa 34° N. Br. 17° V. Lgd. 28. August. — Ingmar, Jørgensen, ankom til Falmouth 7. Septbr. fra Rio Grande, afgik 7. til Hamburg. — Jørgiane Anna, Hansen, ankom til Pernambuco 1. Septbr. fra Rio Grande. — Medor, Svarrer, passerede Prawle Point 9. Septbr. — Mærdor, Brinck, prajet paa 13° N. Br. 26° V. Lgd. 25. August. — Nancy, Pedersen, ankom til Falmouth 8. Septbr. — Røhl, Nørby, ankom til Falmouth 8. Septbr. fra Maracaibo. — Thea, Jessen, ankom til Pernambuco 1. Septbr. fra Rio Grande.

### Fanø, Sønderho.

Vennerne, Aarre, afgaaet fra La Plata, ankom til Falmouth f. O. 8. Septbr. — Killeena, Hansen, afgik fra Hamburg 11. Septbr. til Ceara. — Mary, Lydom, passerede Helsingør 11. Septbr. fra Kronstadt. — Cathrina, Brinch, afgik fra Liverpool til Rio Janeiro 14. August prajet paa 25° N. B. 20° V. Lgd.

### Chr. Simoni, Aalborg.

Caroline Smith, Ægidiusen, ankom til Leith 10. Septbr. — Flora, Larsen, afgik fra Rochester 7. Septbr. til Kotka. — Kirstine, Ægidiusen, afgik fra Riga 28. August til Clackmannan. — S. I. Lund, Kylesbech, afgik fra Nexø 11. Septbr. til Kallundborg.

### H. A. Hansen, Thurø.

Hertha, Hansen, afgik fra Odense 31. August, ankom til Drøbak 6. Septbr. — Petrine, Jensen, afgik fra Kingslynn 8. Septbr. til Horsens. — Vega, Rasmussen, passerede Hanstholm c. 8. Septbr. for Paimpol. — Venus, Jensen, afgik fra Towey 4. Septbr. til St. Petersburg.

## Fragtberetninger.

D'Hr. Holm & Wonsild, Kjøbenhavn og Lübeck, meddele os den 12. September:

For Dampere noteres:

St. Petersburg:

London 1/—, Rotterdam 1/0<sup>3</sup>/<sub>4</sub> d. à 1 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> d., Amsterdam eller Bremerhafen 1/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> d., Bremen By 1/2<sup>1</sup>/<sub>4</sub> d. à 1/3 d., Antwerpen, Dunkirk eller Ghent 1/2<sup>1</sup>/<sub>4</sub> d. à 1/3 d., Rouen 1/6 d., Bristolkanalen 1/6 à 1/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> d., alt pr. 496 lbs. Hvedebasis. — Stettin eller Lübeck 9 M., Danmark 12/14 M. pr. 2000 Kilos Rugbasis eller 15/16 M. pr. 2000 Kilos Oliekager.

Libau eller Riga:

London, Hull eller Leith 1/—, Rotterdam 1/—, Antwerpen 1/— à 1 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> d., Rouen 1/3 d., alt pr. 320 lbs. Havrebasis. — Königsberg:

Rotterdam 13 à 1/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> d., Antwerpen 1/6 d., pr. 500 lbs. Hvedebasis. Danmark 45 Pf. pr. 50 Kilos Klid. Kemi, Uleåborg, Relfsø, Sundsvall eller Hernøsand betales for smaa Dampere 5 à 6 M. pr. Ton Meel, 25/3000 Quarter Korn. — Bristolkanalen 2/6 d. pr. 336 lbs Korn.

Danzig:

Sydsverrig nordligst Stockholm 10 à 11 Mark pr. 2500 Kilos Korn til Skefteå Distr. 5 Mark pr. Ton Korn, Uleåborg 5 à 5<sup>1</sup>/<sub>2</sub> M. Rostock--Liverpool 8 6 à 9 sh. pr. Ton. Sukker.

Rostock—Dünkirk 14<sup>1</sup>/<sub>2</sub> frs. pr. 2000 Ko. Melasse. Rostock—Bordeaux 20 frs. pr. 2000 Ko. Melasse. Rostock—Genua 9/6 à 10/— pr. Ton Sukker. Danmark—Hull 1/3 d. pr. 448 lbs. Byg. Danmark—Dünkirk 8 frs. pr. Ton Melasse.

D'Hrr. **N. Johansen & Dahl, Liverpool**, meddele os under 8. September:

Fragtmarkedet vedbliver slæbende, og der er ingen Forandringer til det bedre at berette.

Der sluttedes i forløbne Uge som følger:

For Dampskibe:

Cardiff til Huelva 5,6, Bordeaux 5<sup>1</sup>/<sub>4</sub> frs., Genoa 5/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, Neapel 5/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, Alexandria 4,6, Colombo 9/—.

Newcastle til Neapel 4 9, Marseilles 4/9, Seville 7/9, Valencia 7/6, Genoa 4/3, Palermo 4.10<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, Lissabon 5/3, Malmø 4/—, Kronstadt 3,9, Reval 3/9.

Memel til London 6/—, for 1300 Loads Sleepers, Sundswall til Bristol 23,6, for 560 Stds., Archangel til Sharpness 38/6 for 500 Stds.

Huelva til Hamburg 7/3, Grangemouth 7/3, Bilbao til Middlesbro 5/—, Newport 4/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, Bona til Middlesbro 6/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, Rotterdam eller Amsterdam 8/6, Option Benisaf 8,6. Marseilles

til Hamburg 8/—, for Oliiekager, Garrucha til Leith 15/— for Esparto og 6 — for Bly til Tyne. Chartagena Middlesbro 8/9.

Nicolaieff til Rotterdam 10/3, Sebastopol 10/6, Odessa 10/—, Sulina 9.6 à 10.6, Azoff 11/9 à 12/9, Donau 10.9 à 12/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub>.

Pensacola til Cardiff 92/6, Østengland 96/3, Galveston til Liverpool 36/—, Galveston eller New Orleans til Liverpool 36/6, Bremen 37/—, Havre 38 —.

River Parana 23/—, 8/— mindre for Komplettering i La Plata — Januar Lastning.

Kurrachee til Antwerpen 18/—, Bombay 16/—, Java 32/6. For Sejlskibe:

Liverpool til Belize Stykgods à 10/— og Retour 30/— og 40/—.

Cardiff til Bahia 11/6, Rio 14/—, San Francisco til Kanalen 27/6, Portland 32/6, Rangoon til Rio 30/—, Calcutta til New-York Doll. 4<sup>1</sup>/<sub>4</sub>, U. K.-Kontinentet 23/9, New-York til Calcutta 13<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Cents. Newcastle N. S. W. til San Francisco 14/.

**Vor Korrespondent i Newcastle o/Tyne** meddeler os under 8. September.

Fragtmarkedet er vedblivende elendigt i alle Retninger. Af de i Ugens Løb foregaaede Befragtninger nævnes: Tyne, Blyth eller Wear til Kronstadt 3/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, St. Petersburg 3/9;

## Efterretninger for Søfarende.

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

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

**Sundet.** Det i »Den Danske Lods«, Pag. 281, anførte Ledemærke for *Kronløb*, »Petri Kirke overet med *Methodist Kirke*«, vil om kort Tid være ubrugeligt, da det vil blive skjult af et Silopakhus, som er under Opførelse ved *Kjøbenhavns Frihavn*.

Vraget af Skonnerten, som var sunken 1 Kbl. Ø. for Tøndevageren ved *Søndre-Røse*, er optaget.

Mærkeskibet er inddraget.

Fra den 12te til 29de September 1894 afholdes Skarpskydning ud over *Kjøge-Bugt*, fra et Ø. for *Jægerkroen, Ishøj Sogn*, beliggende Terræn. Naar der skydes, er der hejst Flag i Skydepladsens fire Hjørner, og det er da forbundet med Fare, ud for det nævnte Sted, at komme Kysten nærmere end til 4 Fv. Grænsen.

### Østersøen, Sundet og Lille Belt.

**Sverig. Bleking.** Et Vrag er truffet c 10 Kml. S. for *Ternö*. Nærmere Undersøgelser foretages.

**Østergötland Skjærgaard.** Ved *Alen Fyr* gives Taagesignal med Klokke, hvorpaa hver 20 Sekunder med Maskinkraft slaas Fire-Slag.

**Bottniske Bugt.** Den 27de August 1894 er Fyrskibet »*Norströmsgrund*« udlagt paa Station.

Beliggenhed: 65° 8' 50" N. Br. 22° 22' 0" Ø. Lgd.

**Finland. Finske Bugt.** En 14 Fods Grund, *Glen*, er funden S. 1° Ø., c. 8 Kbl. fra *Pilkäsaari* S.-Spids. En rød Stage med Kost er i 7 Fv. Vand udsat S. for Grunden. 60° 28', N. Br. 27° 2', Ø. Lgd.

En 15 Fods Grund, *Bajan*, er funden S. 56° Ø., c. 5 Kbl. fra Lodshuset paa *Øen Kuusinen*. En rød og hvid stribet Stage med Kryds er i 5 Fv. Vand udsat tæt V. for Grunden. 60° 27', N. Br. 26° 59', Ø. Lgd.

**Tydskland. Als Fjord.** Mellem *Stegvig* og *Dyvig* er en Rende med 11 Fod Vand uddybet. Om Styrbord for Indgaaende er anbragt 6 Pæle med rødt Hoved, om Bagbord 4 Pæle med sort Hoved.

### Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Tydskland. Weser.** Fyrbaaken paa S.-Molen ved Forhavnen til *Neuen Hafen* ved *Bremerhaven*, er malet rød og hvid vandret stribet.

**Holland. Zuiderzee.** Vraget af Tjalken, som var sunken N. for *Schokland*, er borttaget.

I *Malzwin* bør Farvandet over den Ø.-lige Barre kun benyttes af Skibe med ringe Dybgaaende.

S. for det Ø.-lige Indløb til Farvandet skal et dybere Farvand med mindst 13 Fod Vand afmærkes.

En Stumptønde Nr. 6 udlægges c. S. 2° V. fra den nu-

værende Plads for Vager Nr. 4 med Kegle. Denne flyttes hen omtrent til Vager Nr. 1 med to Balloner, der inddrages.

*Malzwin.* En Stumptønde Nr. 6 er udlagt i 12 Fod Vand. 52° 59' 21" N. Br. 4° 55' 6" Ø. Lgd.

Stumptønde Nr. 5 ligger nu i 22 Fod Vand. 52° 59' 34" N. Br. 4° 54' 29" Ø. Lgd.

Stumptønde Nr. 4 ligger nu i 26 Fod Vand. 52° 59' 44" N. Br. 4° 53' 59" Ø. Lgd.

Vager Nr. 4 har nu Kegle, hvorunder en Ballon, og ligger i 16 Fod Vand. 52° 59' 14" N. Br. 4° 55' 9" Ø. Lgd.

Vager Nr. 3 med 2 Balloner ligger nu i 21 Fod Vand. 52° 59' 21" N. Br. 4° 54' 15" Ø. Lgd.

*Amsteddiep.* Vager Nr. 1 med to Balloner ligger nu i 17 Fod Vand. 52° 58' 55" N. Br. 4° 55' 32" Ø. Lgd.

Vager Nr. 2 med to Balloner er inddragen.

Vager Nr. 3 med to Balloner har nu Nr. 2.

I det ny afmærkede Farvand er der i Midten 13 Fod Vand.

Vager Nr. 1 med Diamant mellem *Gaatje* og *Zwin* er ombyttet med en rød og sort vandret stribet Kugletønde med Diamant.

Om Vinteren ombyttes denne Tønde med en Vager.

**Brouwerhavensche Zeegat.** Uden for *Brouwerhavensche Zeegat* er udlagt en rød og sort lodret stribet Anduvningsvager med *hollandsk* Flag. 51° 45' 8" N. Br. 3° 33' 8" Ø. Lgd.

Stumptønde Nr. 1 med afkortet Kegle er flyttet. 51° 45' 4" N. Br. 3° 35' 20" Ø. Lgd.

**Bieningen. Volkerak og Hollandsch Diep. Bieningen.** Stumptønde Nr. 6 ligger nu i 6 Fod Vand. 51° 47' 6" N. Br. 4° 14' 38" Ø. Lgd.

*Bieningen* nyc Farvand. En Spidstønde Nr. 1 a er udlagt i 5<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Fod Vand. 51° 47' 6" N. Br. 4° 14' 0" Ø. Lgd.

Kugletønde Nr. 2 med Kegle ligger nu i 8 Fod Vand. 51° 47' 3" N. Br. 4° 14' 30" Ø. Lgd.

Stumptønde Nr. 1 ligger nu i 6 Fod Vand. 51° 47' 13" N. Br. 4° 13' 38" Ø. Lgd.

Stumptønde Nr. 2 ligger nu i 5 Fod Vand. 51° 47' 9" N. Br. 4° 13' 57" Ø. Lgd.

Stumptønde Nr. 3 ligger nu i 6 Fod Vand. 51° 47' 8" N. Br. 4° 14' 17" Ø. Lgd.

*Volkerak.* Spidstønde Nr. 4 med Ballon ligger nu i 19 Fod Vand. 51° 39' 32" N. Br. 4° 19' 27" Ø. Lgd.

Vragtønden S. for *Galathé* Vandstandsmærke er inddragen.

*Hollandsch Diep.* Kugletønde Nr. 6 med Diamant ligger i 18 Fod Vand. 51° 41' 53" N. Br. 4° 35' 4" Ø. Lgd.

Vragtønden ved Fort *Buitensluis* er inddragen.

**Hellegat Ø.** Ø. for *Hellegat* har der dannet sig et nyt Farvand med en mindste Dybde af 6 Fod, men det kan endnu kun besejles af lokalt kendte Folk. Farvandet er foreløbig afmærket med tre røde og en sort Tønde.

**Frankrig. Haut Fond de Gravelines.** Den sorte Spidstønde ved *Haut Fond de Gravelines* ombyttes om kort Tid med en rød og hvid vandret stribet Spidstønde med Stage og to Kegler med Spidsen mod hinanden. 51° 3' 53" N. Br. 2° 6' 7" Ø. Lgd.

**England. Aldborough Ø.** Vragtønden, som afmærkede Vraget af Damperen »*Arcott*«, der laa sunken Ø. for *Aldbrough*, er inddragen. Vraget er uskadeligt for Skibsfarten.

**Lowestoft.** Istedetfor Taageklokken ved *Lowestoft* lave

Reval 3/9, Pillau 3/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, Neufahrwasser 3/9, Swinemünde 3/6, Rostock 4<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, Horsens 600, 4/6, Aalborg 1400 4/—, Korsør 3/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, Helsingør 750 4/3, Malmø 1250 4/—, Stockholm 2200 3/6, 1900 3/9, Helsingfors 1400 4/—, Lissabon 5/3, Carthagena 7/—, Kurs 49 d, Barcelona 7/9, Kurs 48 d., Spezzia 4/9, Catania 5/— Palermo 5<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Konstantinopel 4/6, Odessa 4/6. Fra Grimsby til Harnäs 3/9, Wasa 4/6.

Sortehavs-Markedet er flovt. Sebastopol, Odessa etc. noterer 10/— til 10/3 n. c. for prompt. Fra Azoff 12,3 4 12/6 n. c. for Tiden det højst opnaelige, og fra Donauen bydes 12,6 til 13/—.

Fra Middelhavet er sluttet:

Alexandria til Antwerpen 1/9 beans, 9/6 sugar, prompt Sicilien til Gutyewsky, 2100 t. 11/— Sulphur, prompt Spanien til U. K. exc. Manchester, 327 netto Tons £ 385. Liverpool eller Glasgow £ 410, Frugt.

Parman til Stettin 11,6. Bilbao til Middlesbro 4/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> og 5/—, til Tyne Dock 4/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> til Cardiff 4 3.

Elba til Middlesbro 9/—.

Fra Østersøen er sluttet:

Kronstadt til Hull 750 stds., 18/3, D. B. 1/2 b. — Kronstadt til Grimsby 700 stds., 19/—, D. B. 1/7 b. — Riga til

W. Hartlepool 2400 loads sq. sleepers 5/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub>. Wiborg til Rotterdam, 500 stds. 23/— D. B. b. Skutskär til Rotterdam, 520 stds., 22/3 D. B. 1 3 b. Piteå til London, 900 stds. 21/6 D. B. 70 b. Oxelösund til Rotterdam 5/11<sup>1</sup>/<sub>2</sub>. Sundsvall til Zaandam 500 stds, 24/— D. B. 1/2 b. Sundsvall til Alexandria, 800 stds., 51 frcs., 300 D. B. b. Rest Balks.

D'Hrr. Funch, Edye & Co., New York, meddele under 31. August:

Vort Dampskibs-Fragtmarked vedbliver at være uden Liv; endel af de for Haanden værende prompte Baade er dog bleven optagne ved de nylig stedfundne Befragtninger. Bomuldsbefragtningerne fra Galveston ere ganske livlige og nogle Afslutninger have fundet Sted til atlantiske Havne, men Raterne ere desværre kun lave. I Øjeblikket noteres fra Savannah eller Charleston til Liverpool eller Bremen 17/64 til 9/32 d. pr. Pund og til Havre en Ubetydelighed mere, 5,16 d. til Østersøen, Barcelona eller Genua.

I Sejskibs-Markedet er absolut ingen Forandring. Raterne holde sig faste som Følge af den vedvarende Knaphed paa Tonnage, men iøvrigt er intet som helst af Interesse at meddele.

Fyrtaarn er der nu anbragt et Taagehorn, som hver 1/2 Minut giver Et-Stød af 7 s. Varighed.

**Yarmouth.** Vragtønden, som afmærkede Vraget af Damperen »Resolven«, der laa sunken ved NØ-Enden af *Caister Shoal*, er inddragen. Vraget er uskadeligt for Skibsfarten.

**Fyrekibet »Dudgeon« NØ.** Damperen »Hero« ligger sunket 1,3 Kml. V. 1/2 S. fra Fyrskipet »Dudgeon«. Masterne ere c. 10 Fod over Vandet. En Vragtønde er i 8 1/2 Fv. Vand, Springtids Lavvande, udlagt tæt NØ. for Vraget. Et Vragfyrskip er udlagt 1 1/2 Kbl. SV. for Vraget.

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

**Frankrig. Merlimont VSV.** En Vragtønde er udlagt c. 1/2 Kbl. NV. for Vraget, som ligger sunket c. 1 1/2 Kml. VSV. for *Merlimont Kystvagt*. 50° 27' 25" Nr. Br. 1° 31' 22" Ø. Lgd.

**Baie de Saint-Brieuc.** En Klippe med 4 Fod Vand ligger 1 1/2 Kbl. NØ. for *Basse Herbaut*, fra Taarnet paa *Trahillons I N.* 37° Ø. og fra *Verdelet S.*-Ende i S. 57° V. 48° 34' 30" N. Br. 2° 37' 15" V. Lgd.

### Nordlige Atlanterhav.

**Frankrig. Gironde.** Fyrskipet ved *Ile Verte* er ombyttet med en rødmalet Lystønde, som viser hvidt Lys med Formærkelser. Flammens Højde 11: Fod.

**Nova Scotia. Halifax Harbor.** S. for *Macnab Island* er udlagt 4 røde Spirtønder med rødt og hvidt Kors for at afmærke den yderste Grænse for Projektilernes Rækkevidde. Tønderne ligge i en Linie mellem *Thrumcap Shoal* og *Devil Island* den V. ligste paa 44° 34' 10" N. Br. 63° 29' 30" V. Lgd.

Naar der skydes, er et rødt Flag hejst paa S. Enden af *Macnab Island*, og intet Skib bør da komme inden for Afmærkningen.

**Saint Pierre et Miquelon.** Naar Sironen paa *Pointe Plate de Langlade* er i Uorden, gives Taagesignal ved et Kanonskud hver 20 Minutter.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts.** Fyrskipet »*Nantucket New South Shoal*«, Nr. 54, er igjen udlagt paa Station SV. for *Davis New South Shoal*, og Reservefyrskip Nr. 58 inddraget.

**North Carolina.** Ved Indløbet til *Cape Fear River* ere *Oak Island* Ledefyr slukkede og Forandringerne ved *New-Channel* og *Smith Island* Ledefyr foretagne.

**Charleston. South Carolina.** En Bugserbaad ligger sunken paa V.-Siden af *Main Channel*. En sort og rød vandret stribet Spidstønde er i 10 Fod Vand udlagt 1/2 Kbl. Ø. for Vraget, fra *Fort Sumter Fyr* i S. 48° Ø. og fra *Sullivan Island West* forreste Ledefyr i S. 5° V.

**Florida.** Den 25de Juli 1894 tændtes det ny Fyr paa *Cape Canaveral*, og det midlertidige Fyr slukkedes.

### Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**Siciliens N.-Kyst.** Den 5te Sept. 1894 tændes paa Kap *Peloro* et rødt, fast Fyr, som lyser fra S. 21° V., gennem V., N. og Ø. til S. 80° Ø. Synsvidden: 5 Kml. 38° 15' N. Br. 15° 39' Ø. Lgd.

**Sicilien. Termini Imerese.** Det røde, faste Fyr paa Molen ved *Termini Imerese* staar nu, paa Grund af Molens Forlængelse, 130 Alen fra Molehovedet.

**Rusland. Det Azovske Hav.** Et Sejlskib er sunket i 16 Fod Vand c. 1 Kml. N. 15° V. fra *Atchneø*. Masterne ere over Vandet. En sort og hvid Spirtønde er udlagt ved Vraget.

**Tunis.** En Skonnertbrig er sunket i 16 Fod Vand paa *Sfax Red*, c. 3 Kbl. VSV. fra Postdampernes Fortøjtønde. Vraget er afmærket med en hvid Lanterne.

### Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

**Forenede Stater i Nordamerika. Florida.** Ved Indløbet til *Old Tampa Bay* ere Baakerne Nr. 6, 8, 10 og 12 igen opførte. De bestaa hver af 5 Pæle, forbundne ved Tværtræer, og ere 10 Fod høje over Vandet.

**Columbia.** Den tidligere Ø *Galera Zampa* er nu kun en Sandbanke, som er fuldstændig under Vandet. 10° 48' N. Br. 75° 22' V. Lgd.

### Karantænebestemmelser m. m.

**Portugal.** — *Danzig* og *Harlem* ere erklærede for kolerasmittede.

**Grækenland.** — Skibe fra *Amsterdam* og *Rotterdam* underkastes streng Lægeundersøgelse. Skibe fra *Sinope* underkastes nu kun 1 Dags Observationskarantæne.

**Brasilien** — *Belgien* og *Havne* i *Frankrig* ved *Middelhavet* ere erklærede for kolerasmittede; Skibe fra disse Steder maa udstaa Karantæne ved *Ilha Grande*, før de anløbe *brasilianske* Havne.

### ABONNEMENTSPRISEN

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

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges hos „Adam“, Højbroplads og Tivoli, „Lynet“, Bredgade, hos Avissælgere i Havnen og flere Steder.

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

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

### AVERTISEMENTS-PRIS:

Første Side pr. Petitlinie à 45 mm Bredde	25 Øre,	udenlandske	35 Øre
De øvrige Sider	20 —	do.	25 —
Moderation for	5 Gange	10 Gange	25 Gange
1/2 Side eller derover	20 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	30 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	50 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>
Mindre end 1/2 Side	10 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	20 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	40 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER FREDAG.

Nr. 52.

Kjøbenhavn, Fredag den 21. September 1894.

1. Aarg.

INDHOLD: Literatur. — Ellis & Eave's Sugetræk. — Danske Sømænd, af Navigationslærer Vilh. Rasch. — Fra Sø og Land. — Om Handelsdamperes Hurtighed. — Havarier og Forlis — Skibsefterretninger. — Fragtberetninger. — Efterretninger for Søfarende.

H. P. Sundorph, Kjøbenhavn K.,

en gros — THEHANDEL — en detail

(grundlagt 1776).

Originale Pakninger med indregistreret Varemærke og Plombe faas overalt i Danmark.

Telegr.-Adr.:  
"The, Kjøbenhavn".

Telefon  
Nr. 239.

**J. Chr. Petersens  
Papirhandel,**

Store Kirkestræde 1.  
Grundet 1846 — Telefon 243.

Fuldstændig Kontormontering

Specification udleveres til Brug  
ved Etableringsorden.

Telefon 1268.  
Telegr.-Adr. Nilsson 167.

**Carl Nilsson,**

Amallegade 37,  
Kjøbenhavn K.  
Lager af Olier og Maskin-Artikler.

Leverander  
til de fleste danske Damp-  
skibsselskaber.

**Cacaopulver,**

Kæks, Biscuits, Chocolate,  
Confekt.

Brødr. Tychsens Fabrikslager,  
Lille Kannikestræde 3, Kjøbenhavn K.

**N. Chr. Rønnes**

Skibssnedkeri.

— Grundlagt 1834. —

St. Annegade 3.  
Kjøbenhavn C.

**Anders Nielsen,**

Fredericiagade 27.

Største Lager

af

**Fedevarer.**

**C. F. Schlüter,**

Skandinaviens største  
Skibshandel.

Etableret 1857.

En gros Lager af Maskin- og  
Cylinderolier.  
Alle Arter Maskin-Pakninger etc.  
26, Pæder Skramsgade,  
Kjøbenhavn K.

**Connossementer**

med og uden  
det foren. Dampskibsselsk. Flag  
paa Lager hos

**S. Friedländer,**  
Ved Stranden 14.

**C. M. Fønnesbech,**

Specialforretning i The.  
Fine, kraftige Kvaliteter;

Udsalg: Østergade 10. Kjøbenhavn.

**Ankere & Kjæder,  
Tougværk og alle  
Skibs-Inventarier**

anbefales fra Lager.

**John Forbæch,**

St. Annæ Plads 19 & 21.

**Jens Emil Juhl,**

Hovedagent for  
Dansk Livsforsikringsselskab

**HAFNIA**

Raadhuspladsen 51. Kontortid 9—5.  
Telefon 3326.

Prøv

**Tenneriffa**

en fortrinlig Dessertvin pr Btl.  
Kr. 1,50.

**P. Weile & Søn.**

Aalborg. Grundl. 1822. Kjøbenhavn.  
Ny Østergade 7. Telef. 3530.

**Kjøb, Salg og Nybygning**

af Sejl- og Dampskibe, Uddybningsmateriel, Transport-  
pramme med og uden Motorer, Losse- og Ladeapparater,  
Bugsørdampere og Fiskerfartøjer med Petroleumsmotorer  
indtil 100 indicerede H. Kraft, udføres fordelagtigt ved

**Ingeniør Andr. Vang, Kjøbenhavn,**

Nørrefarimagsgade 31 A, 1. Sal.

Den anerkjendte

**Originale Rahtjens Composition**

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

**Martin Nilsson,**

Telefon 120.

Nyhavn 53, Kjøbenhavn.

**Dækskoste**

Dækskoste, 13 Rækker halvstive Piasava	6 Kr.	pr. Dusin.
do. 13 do. fint Piasava ud-		
mærkede Koste til Spulning af Dækket	7 »	»
Tjærekoste, rene Børster.....	7 »	50 »
Levanger .....	7 »	»
Kosteskaffer.....	1 »	»

Alle Sorter Malerpenser anbefales. Ethvert Rederi samt  
Damp- og Sejlskibsførere vil se deres Fordel ved at købe  
deres Forbrug af Børstenbinderarbejde direkte hos mig, da jeg  
fabrikerer det selv. Ingen Specialiteter; som Fagmand udfører  
jeg alt til Faget henhørende. Telefon Nr. 2625.

**HANS PREHN,**

Børstenbinder.

Fabrik for Dæks- og Gadekoste.  
Vesterbrogade 46.

**H. C. Petersen & Co.,**

Udstillingsbygningen, Kjøbenhavn V.

Ludwigsbergs Donkey Pumper,

Pulsometre, Centrifugalpumper,

samt alle Sorter Pumper og Sprøjter

i bedste Konstruktioner

til billige Priser.

**Engelberts originale Olie,**

bedste Cylinder-Olie,

leveres til nedsat Pris.

Mod Efterligninger advares.

**Flensborgs  
Skibsbygning Selskab**

udfører

Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kjedler

særdeles hurtigt og billigt.

Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

# „Dansk Søfartstidende“

begyndte den 1. Juli et nyt Kvartal. Bladet bringer Artikler om alle i Forbindelse med Skibsfarten og Fiskeriet staaende Forhold og følger alle Bevægelser paa Søfartens Omraade her hjemme og i Udlandet; det bringer ugentlige Beretninger om Fragtforholdene gennem Meddelelser fra London, Liverpool, Newcastle o/ Tyne, Lübeck, New-York og Kjøbenhavn; det indeholder Søkortarkivets „Efterretninger for Søfarende“.

„Dansk Søfartstidende“ bringer en ugentlig Oversigt over danske Skibes Bevægelser, støttet paa Meddelelser fra de fleste danske Damp- og Sejlskibs-Rederier; endvidere udførlige Meddelelser om Nybygninger, Havarier, Forlis. Det bringer Beretninger om Forhyringsforholdene, maanedlige Meddelelser om Fiskeeksporten og Fiskehandelen, Oversigt over de meteorologiske Forhold m. m. m.

„Dansk Søfartstidende“, Organ for Søfarten og Fiskeriet, fremtræder tillige som Efterretningsorgan for Skibsfarten og bringer gennem sine talrige Forbindelser i Ind- og Udland udførlige og paalidelige Meddelelser om alle Søfartsforhold.

Abonnement for Juli Kvartal 1894 à 1 Kr. 50 Øre foruden Postpenge, tegnes paa alle kgl. Postkontorer og Brevsamlingssteder, i alm. dansk Skibsførerforenings Kontor, St. Annæ Plads 13, K, fra 11—3, i Redaktionen, Holsteinsgade 9, Ø, og hos Fuldmægtig Westrup i det forenede Dampskibsselskabs Skibsinspektion. Dansk Søfartstidende egner sig fortrinligt til Annoncer, der ønskes udbredte i alle Søfartskredse i Ind- og Udland.

Annoncer modtages ovennævnte tre Steder og i Triers Bogtrykkeri, Bredgade 32, K.

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

Galle & Jessens  
oljefri, rene Poudre  
Cacao uden Sukker  
kan særlig anbefales  
til Skibsbrug.

Marinecigaretten Yocorinis  
1000 Stk. 18 Kr.  
WILH. JØRGENSEN. ØSTERGADE 61. TELEFON 672.

**Staaltraadstovværk**  
i alle Kvaliteter og Konstruktioner for Transmissioner, Hejseværker, Kraner, Tovbaner etc.  
Galvaniseret Jern- og Staaltraadstovværk, Galvaniserede Staaltraads Trosser og Kabler samt Liner til Skibsbrug, Lynafledertovværk af Jern og Kobber, Staaltraadsliner til elektriske Buelamper, Transmissions-Tov af Hamp, Manila og Bomuld, Transmissions Tov- og Snoreskiver, Patent-Laase og Patent-Smørelse for Staaltraadstovværk etc. leveres fra  
**KABELFABRIK, LANDSBERG a/W.**  
ved Repræsentanten for Danmark  
**WM. GOTTSCHALCH**  
Niels Juelsgade Nr. 1,  
Kjøbenhavn K

Patent  
**Universal Slippeapparatet,**  
der er omtalt i Søfartstidende Nr. 40, anbefales til Anbringelse i Skibsbaade. Bestillinger modtages af Opfinderen og Indehaver af Patentet  
**Jul. Christensen — Hjertensfyrdsgade 12 — Kjøbenhavn. K.**

**E. Husted & Co.**  
Merchants & Ship Brokers,  
Newcastle on Tyne.  
Telegrams: Husted.  
Metalspejlapparater,  
Havnefyrr & Lanterner.  
Fabrik:  
Læderstræde Nr. 9.  
Kjøbenhavn.  
G. W. FRYDENLUND & SØN.

Carbolineum, Creosotolie  
leveres billigt.  
V. Boye & Watt, Fiolstræde 2, K.

Paa Undertegnedes Forlag er udkommet komplet og faas i alle Boglader:

**Uddrag af Danske Søfartslove**  
af J. A. D. Jensen, Navigationsdirektør.  
Pris indb. 3 Kr. 75 Øre.

Denne Lovsamling er den eneste samlede Udgave af de Søfarten vedkommende Love, Reglementer og Forskrifter, som det ved Sølovens § 27 er paabudt enhver Skibsfører at have om Bord.  
G. E. C. Gad, Vimmelskaftet 32.

**Ny Carlsberg Øl**  
kan særlig anbefales til Skibsproviantering paa Grund af dets uovertrufne Holdbarhed.  
Bryggeriets Aftapningsanstalt: Pileallé 5.  
Depot: Toldbodgade 14.

**Anders Rasmussen,**  
Skomager, Svendborg,  
Specialist i vandtæt Fodtøj & Søstøvler.  
Flere Aars Erfaring og mange Anbefalinger for leverede vandtætte Søstøvler.  
Alt Fodtøj kan leveres vandtæt.

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

## Literatur.

Astronomisk Navigation af C. Clausen, Premierløjtnant i Flaaden, (forlagt af Cornelius Knudsens nautiske Etablissement).

Da Forfatteren er Medarbejder ved »Dansk Søfartstidende« skulle vi ikke her i Bladet give nogen kritisk Anmeldelse af den foreliggende Bog, men indskrænke os til ganske almindeligt at gjøre Rede for dens Indhold, idet vi dog særligt henlede Opmærksomheden paa enkelte Punkter, som formentlig i høj Grad ville bidrage til at gøre Navigeringen ved Hjælp af Himmellegemerne let, hurtig og paalidelig.

Bogen indeholder en kortfattet Vejledning til Anstillelse, Beregning og Udnyttelse af de daglige Observationer, samt de dertil fornødne Tabeller og Kort, og dens Format er saa lille, at Navigatøren altid bekvemt kan have den hos sig. Tabellerne, der iøvrigt kan optage 16 Sider, ere dog ordnede paa saadan Maade, at de om ønskes let kunne udtages og enten benyttes som et Hefte for sig eller muligvis oplæbes samlede.

Bogens 1ste Kapitel er en Indledning, der lyder saaledes:

»For i Praksis let og hurtigt at opnaa det fulde Udbytte af de astronomiske Observationer, der ombord anstilles til Bestemmelse af Skibets Plads, maa man først og fremmest anvende rigtige Fremgangsmaader.

Endvidere gælder det om, at de Beregninger, som udkræves, ere saa faa, saa korte og saa letforstaaelige som vel muligt, og at de ikke gennemføres med større Nøjagtighed, end Omstændighederne fordre eller tillade; thi i modsat Fald spildes blot Tid til ingen Nytte, og Resultatets indbildte Skarphed vil endog kunne gøre mere Skade end Gavn.

Og endelig bør det uden Vanskelighed kunne ses, hvilken Indflydelse forskellige Fejl ville have paa Stedbestemmelserne, samt hvorledes de fremkomne Unøjagtigheder bedst tages i Betragtning eller bringes til helt eller delvis at forsvinde.

Den simpleste Vej til Opfyldelsen af de ovenanførte Fordringer vil være en fuldt ud gennemført Brug af astronomiske Stedlinier, der ikke alene ere det rette Udtryk for de anstillede Højdemaalinger, men som tillige i enhver Henseende og under alle Forhold ville kunne give de fleste og paalideligste Oplysninger for Navigeringen.

De følgende Afsnit indeholde derfor hovedsageligt en praktisk Vejledning til Beregning og Anvendelse samt Udnyttelse af de astronomiske Stedlinier.

I Kapitel 2 gøres nærmere Rede for Udtrykket »De daglige Observationer« og i Kapitlerne 3 og 4 omtales Højdemaaling og Højderrettelse for alle Himmellegemer under forskellige Omstændigheder. Til Rettelse af Højderne medfølge de nødvendige Tabeller, hvoriblandt den tidligere her i Bladet fremkomne »Tabel over Rettelse paa Maanehøjden.«

I Kapitel 5 beskrives det medfølgende »Nautisk

Stjernekort«, som kan benyttes til paa hurtig og simpel Maade at bestemme den omtrentlige retvisende Pejling og Højde af en Stjerne til et hvilket som helst Øjeblik, saa at den let vil kunne findes og anvendes til Stedbestemmelse. Endvidere vises, hvorledes Kortet omvendt kan tjene til at udfinde Navnet paa en ubekendt Stjerne, hvis Højde er maalt, saafremt der blot samtidig med Observationens Anstillelse er taget en Pejling af den.

Kapitel 6 omhandler Bredebestemmelse saavel ved største og mindste Kulminationshøjde som ved Højder, der ere observerede i Nærheden af Middags- eller Midnatsmeridianen. I sidstnævnte Øjemed medfølger til Rettelse af Højden to Tabeller, der kunne anvendes for alle Himmellegemer, og som ere ordnede paa langt mere praktisk Maade end de sædvanligt benyttede Tabeller over Kulminationssekunder og Timevinklens Kvadrat.

Endvidere gives en Fremstilling af Bredebestemmelse ved Højde af Polarstjernen.

Bestemmelse af Længden ved Hjælp af Kronometret er beskrevet i Kapitel 7. Til Beregning af Timevinklen anvendes Formlen for cosec.  $\frac{t}{2}$ , hvorved opnaas, at der kun bliver Brug for Logarithmerne af én trigonometrisk Størrelse, saa at Omfanget af de nødvendige Tabeller kunne formindskes i høj Grad, samtidig med at Beregningen bliver meget simpel.

I Kapitel 8 omhandles Bestemmelsen af de astronomiske Stedlinier, og Forfatteren paaviser heri, at man under Navigering ved Hjælp af Himmellegemerne altid vil gøre rigtigst i at benytte saadanne Linier; thi for det Første erholdes ad den Vej det bedste Udtryk for de anstillede Observationer, og for det Andet tillader denne Fremgangsmaade Anvendelse af enhver Højde taget i et hvilket som helst Øjeblik.

Forfatteren har derfor lagt særlig Vægt paa at gøre Stedliniernes Beregning saa simpel og forstaaelig som vel muligt, samtidig med at han fremstiller deres store Betydning for en sikker Navigering.

For altid at kunne benytte astronomiske Stedlinier til Pladsbestemmelse ved Konstruktion, selv om der navigeres efter Oversejlingskort i lille Bestik samt ogsaa for at skaane Søkortene saa meget som muligt medfølger et Stedliniekort, hvis Anvendelse omtales i Kapitel 10.

I Kapitel 11 vises Indflydelsen af forskellige Fejl paa de astronomiske Stedliniers Beliggenhed, og Kapitel 12 indeholder »Praktiske Regler ved Anstillelse og Udnyttelse af de daglige Observationer«.

Endelig findes i Kapitlerne 13 og 14 en kortfattet Forklaring til Tabellerne og Kortene.

Efter saaledes at have gennemgaaet Indholdet, hvortil er føjet en Del oplysende Eksempler, skulle vi paa det Bedste anbefale Bogen til vore Navigatører, for hvilke den utvivlsomt vil kunne blive til stor Nytte under deres vanskelige og ansvarsfulde Hverv.

## Ellis & Eave's Sugetræk.

Vi har i et tidligere Nummer af »Dansk Søfartstidende« (Nr. 34) givet en Beskrivelse af Ellis & Eave's Sugetræk, og skulle nu supplere den med nogle Oplysninger om, hvorledes Kedlerne, der ere indrettede efter dette System, hidtil have arbejdet i Praksis.

Det vil erindres, at de to engelske Ingeniørers Tanke er at opnaa en fuldstændig Forbrænding ved Hjælp af:

1) en i Skorstenen omdrejende Vifte, der suger Forbrændingsprodukterne ud af Kedlerne, hvorved den ønskede Træk tilvejebringes;

2) en Luftforvarmer, bestaaende af en i Skorstensoptrækket anbragt Kasse med Rør, og som tjener til at opvarme den til Forbrændingen fornødne Luft ved Hjælp af Forbrændingsprodukternes Spildevarme;

3) Servés Kedelrør, d. v. s. Kedelrør med Ribber paa langs, hvorved den varme ind sugende Overflade bliver c. 75 Procent større end almindelige Kedelrørs;

4) Trækhæmmere, anbragte i Kedelrørene, hvorved disses Hædeblade yderligere nyttegøres.

Systemet har været prøvet baade paa Landjorden og til Søs; paa Atlas-Værkerne i Sheffield have 4 Kedler været i uafbrudt Arbejde, Søn- og Helligdage undtagne, i de sidste Par Aar. Der brændes gennemsnitligt 36 Pund Kul pr. □' Rist i Timen, men til visse Tider af Døgnet behøves der saa store Dampmængder, at Forbrændingen maa forceres op til 60 Pund pr. □' Rist. (Man kan regne, at almindelige Fragtdampere gennemsnitlig brænde 16 Pund Kul pr. □' Rist i Timen). Forbrændingsevnen afpasses ved Hjælp af Viften og Kultilførselen. Uagtet koldt ufiltreret Flodvand har været benyttet som Fødevand, ere Kedelrørene og Kedlerne i det Hele taget endnu saa gode som nye, saa at den stærke Forcing ikke har skadet dem i mindste Maade. Et saa godt Resultat vilde man ikke have opnaaet, om Trækken var skaffet til Veje efter det i Orlogsskibe sædvanligt benyttede System (lukkede Fyrpladser).

I »International Company's« Damperen »Berlin« har Ellis & Eave's Sugetræk arbejdet tilfredsstillende, siden Systemet blev anbragt der ombord (Marts f. A.). Der brændes gennemsnitligt 26 Pund Kul pr. □' Rist i Timen. Det samme Selskab har antaget Systemet i dets nye Dampere: »Southwark« og »Kensington«, begge Tvilling-skrueskibe med 16 Knobs Hastighed og Firingmaskiner paa 7000 I. H. K. Disse Dampere fare mellem Liverpool og Philadelphia. I to Dampere, »Perthshire« og »Buteshire«, af Displacement 12000 Tons og Hestekraft 3000, er Systemet ogsaa antaget. I »Perthshire« har Forbrændingen i 59 Etmaal i Træk været 31½ Pund Kul pr. □' Rist, svarende til 1,3 Pund pr. H. K. i Timen (smaa Newcastle-Kul), heri medregnet Kulforbruget til Vifterne og til et stort Afkolingsmaskineri; Damperne fare nemlig mellem Australien og Europa med frossent Kød i Fragt.

Erfaringen med de ovennævnte Skibe har været, at man med dette Trækssystem er i Stand til uafbrudt til Søs at forbrænde 30 Pund Kul pr. □' Rist, uden at Kanaler, Rør, Rørplader, Vifter og Viftmaskiner tage mindste Skade, og samtidig er det økonomiske Resultat særdeles tilfredsstillende sammenlignet med Kedler, der ved den halve Forbrændingsevne arbejde med naturlig Træk og have almindelige Kedelrør; det mindre Kulforbrug skyldes væsentligst Servés Rørene og Trækhæmmerne. Opfinderne af Systemet arbejde hen til at kunne forcere Kedlerne i Skibe lige saa stærkt, som Forsøgene have vist, at man har kunnet gøre det med Skibskedler paa Landjorden. Muligvis vil det blive nødvendigt at bruge smaa Vifter, drevne af Elektromotorer. Vedbliver Systemet at arbejde tilfredsstillende i de ovennævnte Dampere, vil dets Fortrin i Retning af Økonomi samt Sikkerhed og Simpelt i Pasningen tale stærkt til Gunst for dets Indførelse i saavel Fragtdampere som Orlogsskibe; for disse sidste er det i mange Tilfælde ikke uden Betydning, at man med dette

System kan opnaa en næsten røgfri Forbrænding selv med meget lave Skorstene.

## Danske Sømænd.

### Et Indlæg

af Navigationslærer Vilh. Rasch.

Først en Tak til Hr. Peder Hedegaard, at han har bragt dette Spørgsmaal frem, det kan saa vist behøves, og ligeledes en Tak til den ærede Redaktion, som har givet det Plads i dette Blads Spalter.

Naar Hr. H. i sin Artikel »Danske Sømænd i vore Dage« begynder med at hævde, at praktiske Færdigheder i gamle Dage var det væsentligste, medens Skibsfarten nu stiller helt andre Fordringer til Betjeningen, da tror jeg vi kunne mødes i den Betragtning, at med Hensyn til ligefrem Sømandskab er Standen ikke gaaet tilbage, men at vel enkelte Færdigheder, som i sin Tid vare Matrosens Stolthed, ere lagte paa Hylden, simpelt hen fordi en Mand med en saa ensidig Udvikling som den gammeldags næppe vilde svare til Nutidens berettigede Krav. Var det anderledes, da blev det ogsaa vanskeligt at finde nogen Logik i den stærke Tilbagegang i Besætningernes Størrelse, i hvert Fald bliver den lidet smigrende for Rederen, og det viser sig da ogsaa, at Maalet, at føre Skib og Gods sikkert over Søen, naas lige saa vel og maaske bedre nu end før. Dermed være det dog ikke sagt, at vore Skibe ere rettelig bemandede. At mulig et og andet er gaaet i Løbet, som kunde været værd at bevare og som kunde bevares uden Skade for vigtigere Ting, derom ere vi vist ogsaa enige, og Maanden hvorpaa dette skal kunne naas, Standen hæves og ophjælpes, var det, jeg gerne vilde være med til at diskutere.

Det undrede mig straks at se hævdet, at »mange Forældre opmuntre deres Sønner til at gaa Søvejen«, det passer i al Fald ej ret med min Erfaring. Det forekommer mig, at en saadan Opmuntring særlig vilde være nødvendig i de højere Klasser, men det er jo et forsvindende Kontingent vor Stand faar herfra, den rekruterer nærmest fra Fiskeres, Arbejderes og mindre Haandværkeres Hjem, og jeg tror det vil være faa Drengene, der ikke selv have taget Initiativet og trods Forældrenes Forestillinger ere komne afsted. Tanken har sædvanligvis været tidlig fremme hos dem, og den Poesi, der dels ligger i, dels bliver lagt i f. Eks. det, at et af Byens Skibe kommer hjem fra Rejse, nærer den, som den ved Konfirmationsalderen fremtræder som udpræget »Lyst til Søen«. I smaa Hjem faar den ofte ligegyldigt Lov til at tilfredsstilles, der er jo saa mange Vanskeligheder ved at faa Drengen anbragt i Lære, og i de bedre Hjem giver man efter. Naar der kun begyndes i »Georg Stage« eller et Orlogsskib som Lærling, saa der kommer lidt Uniform med i Spillet, er det løjerligt at se, hvor det hjælper. Naturligvis har dog Forældrenes Tro til, at Drengene her ere under god moralsk Indflydelse ogsaa sin Betydning. I vore større Sømændsdistrikter kan der muligt være noget i, at Forældrene ønske Sønnerne til Søs, men her behøves næppe nogen Opmuntring, der er vist Lyst nok. Og galt var det, om nogen blev overtalt til at gaa til Søs, da kunde man lidet undre sig over den Sløvhed, som Hr. H. klager over snart viser sig.

At Forældre staa ganske ukyndige over for Sønnens Fremtid og virkelige Chancer er derimod saa sørgelig rigtigt; han har i Begejstringen fremsat sine Krav saa bestemt, at de mene, det ved han Besked om — og han gaar afsted, som var han i det mindste sikker paa det store Lod i Lotteriet. Jeg skal som Eksempel nævne, at jeg sidste Vinter fik Anmodning om at skaffe Hyre til en Dreng, der »var meget nærsynet, men saa rigtig godt med Brillen« — men her ligger Grunden for en stor Del i, at der er vaaset og vaaset saa meget om »de Danskes Vej til Ros og Magt«, saa man aldrig har set en fornuftig og nøgtern Bog paa dette Omraade. Sø-

livet bliver derved af Folk i Land set under rent gale Vinkler — ja dette kan selv for den, der har færdedes derude i Aar blive svært at komme ud over, hvad jeg haaber det efterfølgende til Dels vil belyse.

Godt, Drengen kommer afsted, gør en kort Rejse, kommer hjem igen, og saa skal der fortælles, skønt han saa at sige intet har set: thi hvilken Dreng om Bord ligner ikke i den første Tid Alken, der er kommen i Land. Hvad han møder af den kolde Virkelighed har ikke absolut noget Slægtskab med de Fantasifostre, han har bragt med ud, han kan hverken samle eller rumme de ny Indtryk, der vælde ind over ham, og hans Fortællen der hjemme bliver for ham selv saare ofte en Befæstelse i en falsk Raskhed og bringer ham ind paa en usand Leven for at holde dette Skær vedlige. Overladt til sig selv vil saadant i Løbet af faa Aar ende i aandelig Sløvhed og med Tab af Interesse for sin Stand.

Men er det saadan, at Flertallet er gaaet til Søs af egen Drift, da maa man jo tro, at der er for Haanden det ypperligste Materiale til at skabe en ret Sømandsstand af — og af denne Mening er jeg da ogsaa. Hvorfor mislykkes det da i saa mange Tilfælde, hvorfor træffer man alt i de første Matrosaar en aandelig Sløvhed og Ønske om at faa Plads i Land? Den vigtigste Aarsag dertil maa ganske bestemt søges i altfor tidlig Udvikling og Selvstændighed i Forbindelse med Livet i Land paa »Sømandsknejerne«, mener Hr. H., og han siger lige før, at Livet om Bord er bare Skønhed, et Liv, der fra et moralsk Standpunkt set bør kunne betragtes som en udmærket Skole.

Ja her kunne vi ikke enes, thi jeg mener netop, at Livet om Bord, som det sædvanligst leves, er aldeles ødelæggende for den unge, og jeg maa undres, hver Gang jeg møder en ung Mand, der synes at være kommen gennem det uden revne Sejl, netop i moralsk Henseende.

Jeg skal søge at vise det.

Lad os se paa, hvilke Forhold man kan haabe kan udvikle den unge med det store Mod og den livlige Fantasi til det vi ønske, en rolig, besindig, dygtig, aandsnærværende og sædelig Mand, og lad mig tilføje, at det, efter Hr. H.'s Fremstilling af ham den første ivrige Tid om Bord, netop synes at være den samme Karakter, vi tænke paa. Vi se let, at der er mange Kanter at slibe af og ikke mindst det, at han skal føres ned, saa han faar Virkeligheden under Fødderne, uden at miste Haabet om og Troen til, at ogsaa dette Kald kan give ham Lejlighed til Stordaad, skal lære at se, at Vejen gaar gennem trinvis, grundig Tilegnelse af de forskellige Færdigheder — med andre Ord: virkelig Dygtighed, Dygtighed uden Bralder og store Ord.

Her trænges til en Lærer og Tillid til denne Lærer, men netop disse to Ting er det der mangler.

Hvor er det sørgeligt at se, hvorledes det staar til om Bord med Tillidsforholdet mellem »for og agter«, og hvor kan det næsten være andet, saa længe Idealet paa mange, mange Steder er det, jeg selv har hørt udtalt af en af vore første Skibsførere: »At leve om Bord og mærke det mindst mulige til hinanden!« og saa længe et Ord som dette: »Den Styrmand, der taler med Folkene, er en daarlig Styrmand!« bliver hævdet baade i Teori og Praksis. Vel ved jeg, at kommer en Styrmand ind paa at kritisere sine overordnede overfor Folkene, da er han paa en uholdbar Vej, men det er jo saa langtfra en Naturlighed, saa længe han er en Mand med et aandeligt Indhold, og saa længe han faar Lov til at staa om Bord som den, han skulde være — en Lærer for de underordnede. At dette fuldtud kan forbindes med hans Stilling som Befalingsmand vil absolut ingen modsigelse, tvertimod, det vil befæste den — men naar man, som ogsaa Hr. H. bemærker, lader Styrmanden være første Sjøver om Bord og f. Eks. end ikke generer sig for at byde ham gøre Kahytsdrengens forskellige Arbejder paa en Søndag Morgen — for slet ikke at tale om Hverdagene — og mulig kalder ham om Bord paa et Haab om Forfremmelse, medens man saa klarer sig med lutter Dreng, hvad er der saa blevet af Betingelserne for vor raske Drengs Udvikling.

Styrmandens Liv, som han ser det for sig, er sandelig ikke noget Ideal at stræbe mod. Styrmanden kan ikke frejdigt henvise ham til at følge sig, men giver ham snarere — for ikke at komme altfor lavt — noget mere Fantasi at bygge paa, eller maaske fremstiller for ham, hvilket Rakkertliv Søen er. Saa kommer det da til at staa som Maalet for en Sømand at kunne komme i Land hurtigst muligt, og hvad Resultat det vil give siger sig selv. I Lukafet hører Drengen det samme, særlig da, om der er et forfejlet Element i Besætningen, og saa hører han til og med en ulidelig Mængde smudsig Snak, der bryder hans Modstandskraft og ægger alle Lyster — og omsider faas han med i Land paa Galej og Glatis.

Nej og atter Nej, Sømandens daarlige Tilbøjeligheder ere ikke grundlagte i Land, det er gjort rigtig grundigt om Bord, og det er en gammel Skade. — Skraaplanets anden Ende ligger i Land, ja det er ganske rigtigt.

Saa lad os et Øjeblik dvæle ved denne Ende af Skraaplanet, hvor vi se alle de Kræfter, som ogsaa Hr. H. berører, forenede om at faa det gjort dygtigt stejlt, men lad os ogsaa se paa et og andet af det, der søger at løfte opad. Her kommer da i første Række Sømandsmissionens Arbejde, men sørgeligt er det at se, hvor lidt dette støttes af vore Skibsførere, som f. Eks. ofte synes at begunstige Logiværter frem for Sømandshjemmene. Dog, her kommer Forhold i Betragtning, som jeg ikke paa dette Sted skal komme ind paa. Jeg vil alligevel med det samme gøre opmærksom paa, at Sømandsmissionerne for 1895 udgive en Sømandskalender der bl. a. vil indeholde en alsidig Adressebog med mange Anvisninger til at benytte Tiden i Land paa rette Maade, og for at lette dette yderligere, er der i de »kristelige Foreninger for unge Mænd« ved at bane sig et Arbejde frem for ved Hjælp af de unge paa de forskellige Steder at kunne være noget for vore søfarende unge. Denne Bevægelse haabes særlig at faa Betydning paa de Steder, hvor der ingen Missionsstationer findes, og ville vi støtte dette Arbejde og slutte os til det, samtidig med at ædle Breve fra Hjemmet hjælpe til, da er der godt Haab om at Skraaplanets Hældning kan blive mindre og mindre. Et Fremtidshaab og Ønske, som staar i Forbindelse hermed, er Dannelsen af et godt og alsidigt sejlende Bibliothek; det vilde faa stor Indflydelse, men er som sagt endnu kun en Tanke.

Men er det da saadan, som ogsaa Hr. H. fremhæver, at der »gøres lidet eller intet« for at vor Dreng skal lære noget, men at han derimod paa Grund af de smaa Besætninger udbyttes og maa gøre Arbejde sammen med en voksen Mand, se da er det ikke saa sært, om han skifter ofte. Faar han Følelsen af at »det paa de korte Rejser ikke en Gang er i Befalingsmændenes Interesse, at han gaar i Land klogere end han kom om Bord«, da føler han sig oftest som tilhørende en Matrosstand og ikke Sømandsstanden i Almindelighed, og hvad Værd faar det bestemte Skib da vel for ham?

Men er denne Skiften i og for sig saa slem? Da jeg gik til Søs sagde en ældre Skibsfører til mig: »Bliv ej for længe i hvert Skib som Dreng, men er du bleven Matros, saa mindst et Aar. Jeg prøvede at holde mig det efterretteligt — Forholdene ved Oplægning o. lign. besørgede det maaske oftere end jeg skøttede derom — men jeg tror, jeg har staaet mig ved det. Der er her en Ting, der maa lægges Mærke til, dette, at er der en Dreng, der vil ind i sit Fag, da lærer han meget derved, men kommer han saa til en Mand, der viser ham sand Interesse paa den rette Maade, saa han bliver ham som en faderlig Ven, se da hager han sig fast, og der ville Indtrykkene fra de forskellige tidligere Tjenester faa Lejlighed til at fæstnes.

Hr. H. synes næsten selv at have set, hvor Grundskaden ligger, naar han siger om vore ældre Skibsførere: »De har kun lært at stole paa sig selv og at være fremmede for alt, der ikke angaar deres egen Person«. Han slirer dog atter udenom, men her mener jeg netop det er, der skal holdes fast, thi Standens naturlige Bærere ere Skibsførerne, og til Dels Styrmandene, og ville de have Standen frem eller blot



holde den oppe, da maa de ikke nøjes med at drøfte Sagen, om det saa sker aldrig saa flittigt, men saa maa de tage Affære og gøre et Arbejde, først og fremmest hver om Bord i sit Skib, og daskal det vise sig, at Tillidsforholdet skal vende tilbage, og vi have den ypperligste Modvægt mod Tidens mange vilde Tanker. (Sluttet)

Med næste Nummer af »Dansk Søfartstidende« følger til samtlige Bladets Abonnenter et af Havnevæsenet udarbejdet Kort over Københavns Frihavn i dens fuldendte Skikkelse. Enkelte Eksemplarer af dette Nummer sælges, saa vidt Oplaget rækker, à 50 Øre fra Bladets Kontorer, St. Annæ Plads 13 (11—3) og Holsteinsgade 9, samt i de fleste Avisbureauer.

### Fra Sø og Land.

#### Fra Frederikshavn skriver vor Korrespondent den 18. September.

Makrelfiskeriet i Nordsøen. De to her hjemmehørende Kuttere »Prins Valdemar« og »Nordvest«, der i de to sidste Maaneder have drevet Makrelfiskeri i Nordsøen under Norge, ere indkomne i de sidste Dage, desværre uden tilfredsstillende Resultat. Det er ikke alene for disse to Fartøjer, at det er gaet uheldigt, hele Makrelfiskeriet under Norge maa i Aar betragtes som værende slaaget Fejl; af c. 250 Fartøjer skal et enkelt dansk Fartøj have havt godt 60 Tønder, de bedste af de øvrige havde omkring 30 Tønder og mange meget mindre: i Fjor var et Udbytte af fra 100—200 Tdr. ikke ualmindeligt, saa det er jo en slem Tilbagegang. Hertil kommer endvidere, at Prisen er dalet meget paa i Tønder saltede Makrel, forrige Aar betaltes op til 65 Kr. pr. Td., i Aar kun c. 38 Kr., for rundsaltet endog kun 20 Kr. Da der skal være fisket meget rigeligt af Makrel under Amerika og dette Land er den største Konsument af denne Vare, mener man, at dette Forhold er Skyld i de lave Priser. »Prins Valdemar« havde et Udbytte af 26 Tønder, der blev udbragt til c. 1000 Kr., et tarveligt Resultat, naar man tænker paa, at Skibet har været 2 Maaneder i Søen med 8 Mands Besætning. »Nordvest« har gjort lidt bedre Forretning, idet den havde 39 Tønder. Fiskerne mene, at de vedholdende stærke nordlige og nordvestlige Vinde, som have været fremherskende i de sidste Maaneder, ere Aarsag til, at Makrelstimerne have søgt til andre Steder end sædvanlig. Begge Kuttere ville nu blive klargjorte til at gaa paa Østersfiskeri i Nordsøen i den nærmeste Fremtid.

Havari. Under den stærke Storm, vi havde sidste Tirsdag, fik Kutteren »Haabet« her af Byen sin Mast knækket, da den var sydost af Skagen paa Vejen til Havnen; hele Riggen mistedes foruden Stagfokken. Da Stillingen var ret faretruende for Mandskabet, modtog det tilbuddet Hjælp fra det forbigående Dampskib »Urania« af København, som bugserede det til sidstnævnte By for en Sum af 600 Kr. Saa snart Efterretning om Uheldet indløb hertil, gik den her stationerede Bjærgningsdamper ud, men forinden den naaede til Uheldsstedet maa Kutteren være taget paa Slæb af ovennævnte Damper. Kutteren var forsikret i det herværende Assuranceselskab for Fiskefartøjer. — nn.

Fra Libau meldes den 15de ds.: I de sidste Dage har her raset en haard Storm. Krigsskibet Skobelew, som udgik i Forgaars, har truffet en dansk Skonnert i havarert Tilstand 20 Mil fra Libau og indbragt den hertil. Skonnerten ligger i Vinterhavnen med knækket Mast, fuldstændig paa Siden.

Den danske Brig Louise, som returnerede til Gravesend den 13de ds. i læk Tilstand, er bugseret til Nordfleet, for der at blive kalfatret. Briggen var paa Rejse til Riga.

Det danske Dampskib Laura (ikke det islandske Postdampskib), der var paa Rejse til Dundee, har i Følge Meddelelse fra Souths Shields den 12de ds., været i Kollision ved Print Staithes med det engelske Dampskib Benabour af Aberdeen. Begge Skibe bleve svært beskadigede. Benabour maatte sættes paa Land for ikke at synke.

Skonnert Ellen, Nielsen, af Halmstad, fra St. Petersborg til Aalborg med Bomuldsfrøkager, grundstødte paa Kalkgrunden, fik Forskibet fyldt med Vand; den bragtes af Grunden af en Svizzerdamper og bugseredes til Grenaa. (R. B.)

Skonnert Marie, Christensen, af Marstal, fra Lapvig til Warel, indkom til Helsingør med Dampskibet »Myren«, med Tab af Stormast og anden ovenbords Skade; Skonnerten havde ud for Hornbæk været i Kollision med 3-mastet Skonnert »Ruth«; denne bugseredes af »Bien« til Helsingborg.

Dampskibet Alice, Sørensen, af København, fra Riga til Genth med Korn og Træ, kolliderede i Taage nær Falsterbo med en engelsk Damper og maatte gaa til København; den har betydelig Skade, maa losse og reparere.

I Lørdags og i Dag ere de officielle Prøveture foretagne med den nye isbrydende Skrue-Dampfærge »Jylland«, der er bygget af Aktieselskabet Burmeister & Wains Maskin- og Skibsbyggeri for de danske Statsbaner, og Resultatet har i enhver Henseende været særdeles tilfredsstillende. Saavel den udviklede Hestekraft som den opnaaede Fart var større end paaregnet, — Farten var over 12 Knob, — medens Kulforbruget var betydelig mindre end det, der var bestemt i Kontrakten. Skibet er af en ny Type, idet det ikke alene er bygget til at arbejde som en kraftig Isbryder, men tillige indrettet som Dampfærge til at overføre Jernbanevogne mellem Korsør og Nyborg. Hoveddimensionerne ere: Længden 180 Fod, Bredden 36 Fod, do. over Vingerne 48 Fod, Dybden 19 Fod 2 Tommer; det er forsynet med Høj- og Lavtryks-Maskineri med Overflade-Kondensator; Cylindrene ere resp. 30 $\frac{1}{2}$  og 57 Tommer i Diameter med 33 Tommer Slæg, og arbejde med et Damptryk af 100 Pd. pr. □ Tomme. I Skibet er der indrettet Kahytter saavel for 1ste og 2den som 3die Klassens Passagerer, hvilke alle ere forsynede med elektrisk Belysning, særlig Ventilation og alle almindelige Bekvemmeligheder.

Fordelen i økonomisk Retning ved Omdannelsen af Høj- og Lavtryksmaskiner til Tregangsmaskiner har ifølge »Le Yacht« vist sig at være meget betydelig i de 4 franske Paketdampere: »Labrador«, »Saint-Laurent«, »Moïse« og »Saint-Augustin«, alle hørende til »La Compagnie Generale Transatlantique«. Gennemsnitlig var Kulforbruget pr. Kvml. 169 Kg. med Høj- og Lavtryksmaskiner, medens det nu ved omtrent samme Hastighed (12 $\frac{1}{3}$  Knob) er 145 Kg., saa at Formindskelsen i Kulforbruget er omtrent 14 Procent. Under Prøverne viste det sig, at Maskinerne nu kunde udvikle omtrent  $\frac{1}{3}$  større Hestekraft end tidligere. Skibsførere og Redere foretrække i Reglen at bedømme Kulforbruget ved dets Værdi pr. Kvml., saaledes som det er gjort ovenfor; teknisk set er det imidlertid rigtigere at bruge Kulforbruget pr. Hestekraft i Timen i denne Art Sammenligninger; med denne Enhed som Udgangspunkt har Besparelsen i Kulforbruget vist sig at være 23 Procent i de fire nævnte Dampere.

Fra Aarets Begyndelse til 1ste September er indkommet til Libau 818 Dampskibe og 98 Sejlskibe fra Udlandet og 188 Dampskibe og 266 Sejlskibe fra Indlandet mod henholdsvis 488 og 69 — 283 og 286, i det tilsvarende Tidsrum i Fjor.

#### Fra Flensborg skrives til os d. 14. September:

Flensborg Skibsbygnings-Selskab afleverede d. 13. ds. s/s »Sirius« til Dampskibsselskabet Urania i København, efter en i enhver Henseende vellykket Prøvefart. Damperen blev oprindelig bygget for egen Regning, men blev

for kort Tid siden købt af nævnte Selskab, og dette har her ved erhvervet sig et yderst praktisk Skib, der passer for næsten enhver Fart.

Skibets Dimensioner ere følgende: Længde 271' 8", Bredde 38' 2" Dybgaende 23' 4 $\frac{1}{2}$ ", 1ste Klasse Veritas  $\frac{1}{3}$  1. 1. L. Med ringe Kulforbrug opnaede Skibet en Hastighed af 11 $\frac{1}{2}$  Knob.

Efter at være afleveret til Rederiet afgik »Sirius«, ført af Kaptajn Jensen, til Hernösand i Sverig, for at indtage den første Ladning, bestemt til Kjøbenhavn, medens Deltagerne i Prøvefarten bleve bragte tilbage til Flensborg paa det her hjemmehørende Dampskib »Adler«.

I »Hansa« beklager en tysk Skibsfører sig over den Frejdighed, hvormed adskillige Blade og Tidsskrifter udtale sig om Søfartsforhold, skønt det fremgaar af deres Udtalelser, at de ganske savne Kendskab til dem. Anledningen til denne Klage er en Beretning om Skibskollisioner, der er udarbejdet af en Hr. Klausmann. Skønt dette er et Spørgsmaal, som enhver fornuftig Fagmand vogter sig for at dømme for hurtigt om, udvikles dog i denne Beretning Aarsager og Virkninger med en saadan Forstaaelse, at det øjensynligt maa være Søfolks mangelfulde Opfattelsesevne, naar Sagen ikke straks synes dem klar. — Disse Ord passe ganske godt paa Forholdene i Danmark. Det er sikkert, at naar to Skibe kolliderer, da er det i 99 af 100 Tilfælde overordentlig vanskeligt, for ikke at sige umuligt, for Udenforstaaende at dømme om, hvor Skylden ligger, forinden de udførlige Søforklaringer fra begge Førere foreligge. Ikke desto mindre foregaar der i vore Farvande sjelden en Kollision af større Betydning, for næsten hele Pressen straks har Dommen om, hvor Skylden ligger, fiks og færdig. Men da hverken Fagblade eller andre Blade formaa paa dette Tidspunkt at udtale nogensomhelst kompetent Mening herom, vilde det være heldigst, om man helt undlod dette og indskrænkede sig til en objektiv Skildring af det passerede. Om ikke af andre Grunde, saa bør man gøre dette af Sømmelighedshensyn overfor Skibsførerne, hvem det ikke kan være behageligt at se umodne Domme fremkomme om de Bestemmelser, de have taget netop under særlig vanskelige Forhold.

Californisk Frugt. Om den i forrige Nr. af »Dansk Søfartstidende« omtalte Frugtladning forlyder nu videre:

»Paris«, som er ankommet til Southampton, har bragt 6,716 Kasser udmærket Frugt fra Californien, bestaaende af 5,518 Kasser William Pærer, 508 Kasser Blommer, 688 Kasser Ferskenes og 2 Kasser Druer, de sidst nævnte kun som et Forsøg. I et særligt Tog af Afkølingsvogne, der forlod Sacramento d. 8de August, naaede Frugten til New York, tidsnok til at blive indskibet i »Paris« den 15de s. M. Om Bord paa Dampskibet opbevaredes Frugten i afkølede Rum, der vare særlig indrettede til Transport af Kød, og ved Ankomsten til Coventgarden Market viste den sig at være i fortrinlig Stand.

Under og efter de store Skovbrande i Wisconsin og Minnesota var Røgen saa stærk, at den gjorde Sejladser farlig paa samtlige de store nordamerikanske Søer, alene med Undtagelse af den østligste (Lake Ontario). Røgen laa tæt lige fra Duluth, der ligger i det vestlige Hjørne af Lake Superior, til Buffalo, der ligger i Nærheden af Niagara. Langs Sydkysten af Lake Superior kunde man Intet se i 100 Meters Afstand. Der berettes da ogsaa om mange Strandinger.

Efter det ungarske Agerdyrkningsministeriums Opgørelse anslaaes Jordens samlede Hvede-Produktion for 1894.—95 til 872 Millioner Hektoliter, hvilket er c. 69 $\frac{1}{2}$  Millioner Hektoliter mere end i forrige Aar. Forøgelsen hidrører særlig fra Sydamerika. (Times).

»The Victoria Steamboat Association«, der ejer de bekendte Smaa-Dampere for Persontrafik paa Themsen, er i Færd med at likvidere som insolvent, men paa tænkes rekonstrueret.

## Om Handelsdampere Hurtighed.

Af 12,907 hos Lloyds registrerede Dampere have, skriver »Engineering«, mærkeligt nok kun 301 en Hurtighed af over 15 Knob. Kun 45 Skibe naa en Hurtighed af over 19 Knob, af disse ere alle paa faa Undtagelser nær byggede i de sidste Aar. 18 Dampere naa over 20 Mil i Timen; 4 af disse tilhøre den belgiske Regering; de ere Hjuldamper og gaa i Post- og Passagerfart mellem Dover og Ostende. En af disse, med en Fart af 22 Mil i Timen, er bygget i Belgien af Société Cockerill, en anden lige saa hurtig sejrende hos Denny i Bumbarton, hvor ogsaa begge de andre, der løber 21 Mil, ere fra. To andre Kanalbaade, »Seine« og »Thamse«, tilhøre en fransk Linie og sejle mellem Newhaven og Dieppe. Disse ere begge byggede i Frankrig, en tredie, »Seaford«, der gaar i samme Rute, er bygget hos Denny og fører engelsk Flag. »Paris« og »New-York« ere de andre Skibe med over 20 Mils Hurtighed. De britiske Skibe ere »Campania« og »Lucania« (angivne til 21 $\frac{3}{4}$  Mil) »Majestic« og »Tentonic«, »Prince of Wales« og »Queen Victoria« samt Dublindampere »Ireland«. Kun de 6 transatlantiske Dampere ere Skrueskibe, de andre ere Hjulskibe til Kystfart. 45 Skibe have mere end 19 Knobs Hurtighed, deraf ere 22 Hjul-, 16 Dobbeltkrue- og kun 7 Enkeltkrueskibe; af disse sidste ere kun 2 byggede i de sidste 5 Aar; det beviser, at naar det gælder om stor Hurtighed, fortrænger Dobbeltkrue Enkeltkrue. Af de 45 Dampere paa over 19 Knob ere 9 byggede udenfor Storbritanien, men 20 føre fremmede Flag. — Blandt de Dampere, som ikke ere byggede paa britiske Værfter, er »Marie Henriette« med godt 22 Knob den hurtigste. — Nedenstaaende Liste er af særlig Interesse:

Skibe paa 20 Knob og derover	britiske	fremmede
— 19	10	8
— 18 $\frac{1}{2}$	15	12
— 18	4	3
— 17 $\frac{1}{2}$	25	4
— 17	9	16
— 16 $\frac{1}{2}$	29	5
— 16	17	4
— 15 $\frac{1}{2}$	30	17
— 15	12	6
	54	24
	205	99

Storbritanien har saaledes mere end 2 Hurtigdampere for hver en af de øvrige Nationers. Af de 20 Dampere paa over 19 Knob føre 7 det belgiske, 5 det tyske, 3 det hollandske og 3 det franske Flag; 2, »Paris« og »New-York«, det amerikanske. Alle de nævnte tyske Dampere ere transatlantiske Skibe, ligeledes de franske med Undtagelse af de to omtalte Kanaldampere »Seine« og »Thamse«. Foruden disse kommer kun 1 fransk Skib ned til 17 $\frac{1}{2}$  Knob, medens der med denne Hurtighed er indført 13 transatlantiske og Orientdampere. Tyskland har 3 Skibe til 17 $\frac{1}{2}$  Knob. Foruden »Paris« og »New-York« har Amerikanerne kun 1 Hurtigdampere »Kansas« paa Savannahlinien, men de store Flod- og Indsødamper, af hvilke nogle vel ere paa 19 Knob, ere ikke regnede med. Med Hensyn til søgaaende Skibe indtager England en ganske eksklusiv Stilling, kun »Paris«, »New-York« og Hamburg-Amerika-Liniens Skibe med 19 $\frac{1}{2}$  Knob samt den franske Damper »Touraine« med 19 Knob staa paa samme Højde. Nordtyske Lloyd's hurtigste Skibe ere »Spree« og »Havel«

paa 19 Knob. Den hurtigste belgiske Skruedamper er ogsaa indført med 19 Knob.

## Havarier, Forlis m. m.

Den norske Bark »Taurus« kolliderede forrige Uge med Damperen »Greenwood« ud for St. Catherine's Point, Isle of Wight. Begge Skibe lede betydelig Skade; i det engelske forøgedes Skaden ved at en Petroleumslampe brast som Følge af Stødet, hvorved der opstod en Brand, der bl. a. kostede en af Matroserne Livet.

Damperen »Prag« af Leith er ankommet til Bremen og beretter, at den d. 8de September reddede Mandskabet (9 Mand) og to smaa Piger fra den tremastede Skonnert »Edith« af Helsingborg, der var paa Rejsen fra Hartlepool til Ystad med Kul og Stangjern. Der blæste en stærk Storm fra Nord-ost. Edith var øjensynligt i Færd med at synke hurtigt.

En nylig udsendt »Board of Trade«-Beretning viser, at 16 Sejlskibe, hjemmehørende i Storbritanien eller britiske Besiddelser og ladede med Tømmer, i Løbet af forrige Aar dels ere savnede, dels vides at være gaaede under. 44 Menneskeliv ere derved tabte. Ingen Ulykker af nogen Art ere indberettede i Løbet af 1893 for Dampskibe, ladede med Tømmer.

Føreren af Dampskibet Knud, Hr. Kaptajn N. P. Jørgensen, meddeler os under den 15. ds. fra Østersøen:

Fredagen den 14de ds. Kl. 11 $\frac{1}{2}$  Fm. paa 57° 4' N. Br. 20° 0' Ø. Lgd. passeredes en dansk Skonnert, ballastet, med Flag til, drivende for et Warp uden nogen Sejl til; den havde mistet den øverste Rejsning samt Klyverbommen. Skonnerten laa omtrent tværs i Søen og rullede meget, paa Dækket syntes alt at være i god Orden.

Da jeg havde en Del Heste paa Dækket, turde jeg ikke dreje Skibet tværs i den høje Sø; jeg hejsede da Signalet om han behøvede Hjælp, hvilket ikke blev besvaret fra Skonnerten, der kort efter halede sit Flag ned.

**Klager over Bladets Forsendelse bedes hurtigst muligt indsendte til Holsteinsgade 9, Kjøbenhavn. Ø.**

## Skibsefterretninger.

### Dampskibe.

#### Det forenede Dampskibsselskab.

Alexander III, Rabe, ankom til Antwerpen 6. Septbr., til Algier, Tunis, Piræus, Smyrna, Saloniki, Konstantinopel, Sevastopol og Odessa. — A. N. Hansen, Thidemann, ankom 13. Septbr. til St. Petersburg, til Kbhvn., Antwerpen, Algier, Tunis, Piræus, Smyrna, Saloniki, Konstantinopel, Sevastopol og Odessa. — Antwerpen, Caroc, afgik 17. Septbr., fra Piræus, til Konstantinopel, Samsoun, Trebizonde, Batoum, Novorossisk, Sevastopol og Odessa. — Baron Stjernblad, Michelsen, afgik 15. Septbr. fra Celta, bestemt til Genua, Livorne, Neapel, Bari og Sicilien. — Castor, Kruse, passerede 17. Septbr. Konstantinopel, bestemt til Genua, Livorno, Denia, Antwerpen, Kbhvn. og St. Petersburg. — Chr. Broberg, Gøtsche, afgik 17. Septbr. fra St. Petersburg, bestemt til Nystad, Raumo, Kbhvn., Alicante, Barcelona og Italien. — Dagmar, Hansen, afgik 18. Septbr. fra Lissabon, bestemt til Kbhvn. og Østersøen. — Douro, Brabrand, passerede 17. Septbr. Quessant Creach, bestemt til Bordeaux og La Rochelle. — Georgios I., Rohde, afgik 18. Septbr. fra St. Petersburg, til Riga, Kjøbenhavn, Antwerpen, Tunis, Piræus, Konstantinopel og Sortehavet. — J. C. Jacobsen, Bech, passerede 17. Quessant Creach, til Cadix, Cartagena, Alicante, Denia, Valencia og Malaga. — Kiew, Rasmussen, anløb 16. Septbr. Algier, til Antwerpen, Kbhvn. og St. Petersburg. — Kursk, Staal, ankom 17. Septbr. til Kjøbenhavn, til St. Petersburg. — Leopold II. Jespersen ankom 17. Septbr. til Kjøbenhavn, til St. Petersburg. — L. P. Holmblad, Ingerslev, ankom 12. Septbr. til Odessa,

til Smyrna, Piræus, Antwerpen, Kjøbenhavn og St. Petersburg. — Nordjylland, Jensen, ankom 17. Septbr. til Kjøbenh., til Oporto og Lissabon. — O. B. Suhr, Koch, afgik 16. Septbr. fra Havre, til Kbhvn. og Østersøen. — Omsk, Kihl, ankom 17. Septbr. til Odessa, til Konstantinopel, Smyrna, Algier, Antwerpen, Kjøbenhavn og St. Petersburg. — Tejo, Fenger, ankom 7. Septbr. til Denia, til Almeria, Malaga, Cadiz, Oporto og Kjøbenhavn. — Botnia, Holm, afgik 19. Septbr. fra Kjøbenh., til Hangø. — Tomsk, Petersen, ankom 12. Septbr. til Antwerpen, til Kbhvn. og St. Petersburg. — Vesuv, Gade, anløb 15. Septbr. Dartmouth, til Kjøbenh. og St. Petersburg. — Viking, Jørgensen, ankom 17. Septbr., til Lissabon, til Kbhvn. og St. Petersburg. — Vendsyssel, Sørensen, ankom 15. Septbr. til St. Petersburg, til Kjøbenh. — Westa, Corfitzon, afgik 19. Septbr. fra Bordeaux, til Kjøbenh. og St. Petersburg.

Esbjerg, Bentzen, afgik 20. Septbr. fra Odense, til Newcastle via Frederikshavn. — Esbern Snare, Holm, afgik 18. Septbr. fra Newcastle til Odense. — Georg, Iherkildsen, afgik 20. Septbr. fra Kjøbenhavn til Newcastle. — Knuthenborg, Hansen, afgik 19. Septbr. fra Odense til Leith via Aarhus og Aalborg. — Kronen, Petersen, afgik 19. Septbr. fra Nykjøbing, til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Olga, Fischer, afgik 19. Septbr. fra Newcastle, til Kjøbenhavn. — Storebelt, Güllich, afgik 18. Septbr. fra Newcastle til Nakskov. — Union, Bloch, afgik 18. Septbr. fra Leith til Aalborg.

Anglo Dane, Petersen, ankom 18. Septbr. fra Antwerpen, til Kbhvn. og Libau. — Axelhuus, Goll, ankom 19. Septbr. til Stettin, til Kbhvn. og V. Norge. — Bergenhuus, Jørgensen, ankom 16. Septbr. til Hamburg, til Kbhvn. — Charkow, Norden, afgik 14. Septbr. fra Libau, til Hull. — Christian IX, Møllerup, ankom 16. Septbr. til London, til Kbhvn., og Køningsberg. — Christianssund, Jensen, afgik 19. Septbr. fra Kjøbenhavn til V. Norge. — Frederik, Harboe, ankom 19. September Kjøbenhavn, til Køningsberg. — Jolantha, Hansen, ankom 17. September til Kjøbenhavn, til Hamburg. — Kasan, Thomsen, ankom 16. September til Pillau, til Kbhvn. og London. — Laura, Christiansen, afgaar fra Kjøbenhavn, til Færøerne og Island 23. Septbr. — Libau, Andersen, ankom 15. Septbr. til Danzig, til Kjøbenhavn og Hamburg. — Minsk, Olsen, afgik 16. Septbr. fra Manchester til Kjøbenhavn. — Louise, Brabrand sen., afgik 18. Septbr. fra Pillau til Kbhvn. og Hull. — Morsø, Lind, afgik 19. Septbr. fra Hamburg til Kbhvn. — Moskov, Petersen, afgik 18. Septbr. fra Riga til Kbhvn. og Antwerpen. — Nishnij Novgorod, Harder, afgik 16. Septbr. fra Antwerpen til Kbhvn. og Riga. — Odin, Frisenette, ankom 18. Septbr. til Kbhvn., til Køningsberg. — Perm, Christensen, ankom 18. Septbr. til Kbhvn., til London. — Pregel, Egidiusen, ankom 17. Septbr. til Libau, til Kjøbenh. og Antwerpen. — Romny, Nielsen, ankom 18. Septbr. til Kjøbenh., til Libau. — Thyra, Garde, afgik 18. Septbr. fra Granton til Færøerne og Island. — Tula, Paaske, afgik 18. fra Trondhjem til Kbhvn. Stettin. — Ceres, Svensson, afgik 18. Septbr. fra Hull, til Kbhvn. og Libau.

### Dannebrog.

Amalienborg, Olsen, ankom til Havre 17. Septbr. — Christiansborg, Ewaldsen, afgik fra Hernøsand 14. Septbr. til Ghent. — Fredensborg, van Deurs, afgik fra Cardiff 18. Septbr. til Cronstadt. — Frederiksborg, Hartmann, ankom til Sundswall 10. Septbr.

### Carl, Skjold, Gorm.

Gorm, N. W. Schmidt, afgik fra Dunkerque 14. Septbr., ankom til Newcastle 17. Septbr. — Frode, C. F. Christensen, afgik fra Kronstadt 11. Septbr. ankom til Rotterdam 17. Septbr. — Knud, N. P. Jørgensen, afgik fra Libau 13. Septbr., ankom til Hull 19. Septbr. — Svend, Aug. S. Hveysel, afgik fra Libau 11. Septbr., ankom til Rotterdam 17. Septbr. — Erik, H. W. Wisberg, afgik fra Blyth 6. Septbr. ankom til Kronstadt 13. Septbr. — Skjold, N. O. Rise, afgik fra Kronstadt 5. Septbr., ankom til Rouen 14. Septbr. — Danmark, Th. Heintzelmann, afgik fra Rouen 18. Septbr. til Blyth. — Olaf, C. Holst, afgik fra St. Petersburg 8. Septbr., ankom til Christiania 13. Septbr. — Volmer, J. P. Jørgensen, afgik fra Rotterdam 13. Septbr., ankom til Blyth 14. Septbr. — Dan, C. M. Kraemer, afgik fra St. Petersburg 15. Septbr. til Amsterdam. — Magnus, W. Aaris, afgik fra Sunderland 17. Septbr., ankom til Stettin 18. Septbr.

### Nordsøen.

England, Petersen, afgik fra Kbhvn. 19. Septbr. til Windau. — Holland, Hansen, ankom til Howdon Dok 15. Septbr. — Rusland, Schmidt, afgik fra Rotterdam 16. Septbr. til Esbjerg. — Skotland, Albrechtsen, ankom til Windau 6.

Septbr. — Tyskland, Jørgensen, afgik fra Newport 18. Septbr. til Swansea,

**The anglo Dane Steam Ship Company Limited.**  
Swarland, Pii, ankom til Kbhvn. 3. August, bestemt til Rotterdam.

#### Thingvalla.

Hekla, Laub, afgik fra Kbhvn. 18. Septbr. til New-York. — Island, Skjødt, afgik fra New-York 8. Septbr. til Kbhvn. — Thingvalla, Berentzen, afgik fra Christianssand 7. Septbr. til New-York.

#### Det danske Petroleums Aktieselskab.

Christine, Larsen, ankom til København 16. Septbr.

#### Det Store Nordiske Telegrafelskab.

H. C. Ørsted, Ørsted, ligger i Tuborg Havn. — Store Nordiske, Suenson, er paa Rejse til Shanghai, (efter Reparation nær Hongkong).

#### Det Dansk-Russiske Dampskibsselskab.

Peter Berg, Chr. Jensen, afgik fra Newcastle 14. Septbr. til Kronstadt. — Alexander Shukoff, L. Johnsen, afgik fra Newcastle 13. Septbr. til Kronstadt. — Johan Siem, J. Rasmussen, afgik fra St. Petersburg 17. Septbr. til London. — Pawel Andrejeff, P. Mørch, afgik fra St. Petersburg 12. Septbr. ankom til Rotterdam 18. Septbr.

#### J. Lauritzen, Esbjerg.

Nerma, Degn, ankom til Manchester. 12. Septbr. — Nordsøen, Meinertz, ankom til Esbjerg 13. Septbr., afgik 14., ankom til Hartlepool 16., afgik 18. til Esbjerg.

#### Urania.

Sirius, Jensen, ankom til Bollsta 17. Septbr. — Urania, Callesen, afgik fra Kbhvn. 15. Septbr. til Ijo-Roytta.

#### Sejlskibe.

##### Fanø, Nordby.

Anna Agnete, Mathiasen, afgik fra Rio Janeiro 19. Aug. til Valparaiso. — Casma, Sonnicksen, afgik fra Rio Janeiro 19. August til Manto. — Coranna, Pedersen, ankom til Falmouth 11. Septbr. fra Rosario, afgik 16. til Bordeaux. — Dorane, Rødgaard, ankom til Buenos Ayres 18. August fra New-York. — Helene, Sørensen, ankom til Rio Grande 15. Septbr. — Lemvig, Hansen, afgik fra Maracaibo 10. August til Canal f. O. — Maren, Jessen, ankom til Port Natal 12. Septbr. fra Fleetwood. — Puck, Pedersen, ankom til Apia 11. August fra Valparaiso. — Røhl, Nørby, afgik fra Falmouth 10. Septbr. til Hamburg, passerede St. Cathrines Point 12. Septbr. — Verdan, Nielsen, ankom til Port Natal 14. Septbr. fra Liverpool.

##### M. Christiansen, Rønne.

M. Christiansen, Bager, ankom til Helsingfors 12. Septbr. fra Grimsby. — Jørgensen, Jørgensen, ankom til Cadix 5. Septbr. fra Haparanda. — Tre Søstre, Hintze, ankom til Kings-Lynn 12. Septbr. fra St. Petersburg.

##### M. J. Ipsen, Rønne.

Camtoos, Pedersen, ankom til Leith 17. Septbr.

##### Chr. Simoni, Aalborg.

Carl, Andersen, ankom til Chatham 13. Septbr. — S. J. Lund, Kylesbech, ankom til Kallundborg 18. Septbr.

### Efterretninger for Søfarende.

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

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

**Sundet.** Havnefyret ved *Kjøge* er nu forandret. Det er et fast Fyr, som viser grønt Lys fra NØ.  $\frac{1}{4}$  N. til NØ. t. Ø.  $\frac{1}{2}$  Ø., hvidt Lys fra NØ. t. Ø.  $\frac{1}{2}$  Ø. til Ø. t. S.  $\frac{1}{2}$  S. og rødt Lys fra Ø. t. S.  $\frac{1}{2}$  S. til SØ.

#### Østersøen, Sundet og Lille Belt.

**Sverig. Bleking.** Vraget, som laa c. 10 Kml. S. for *Ternø*, er borttaget.

**Gotland.** I September 1894 tændes paa *Skarfsgrundet* ved det S.-lige Indløb til *Fårösund* et Fyr. Synsvidden: 8 Kml. Linseapparat af 5te Orden. Fyret vises fra et rundt Taarn, som staar paa et Betonfundament. Der er ikke Vagt ved Fyret.

Nærmere Meddelelse senere.

**Småland.** En 6 Fods Grund er funden omtrent midt i Farvandet til *Figeholm*. Grunden hedder *Tryggehølmgrundet* og afmærkes med en Stage.  $57^{\circ} 22' 20''$  N. Br.  $16^{\circ} 34' 24''$  Ø. Lgd.

**Bottniske Bugt.** I Efteraaret 1894 forandres *Trödjuhällan* Fyr. I en Del af den Ø.-lige mørke Vinkel skal Fyret vise grønt Lys.

Nærmere Meddelelse senere.

**Vestra Quarken.** I Farvandet til *Kalmarsund* er ved *Norrbykären* funden en 14 Fods Grund. Den afmærkes med en Stage.  $63^{\circ} 33' 20''$  N. Br.  $19^{\circ} 51' 40''$  Ø. Lgd.

**Rusland. St. Petersburg Bugt.** En Kullægter er sunken i 12 Fod Vand, 6 Kbl. SV. for Fyrskibet »*Korabelni*«. Ved Vragets N.-Side er udlagt en hvid Spirtønde med en nedad-bunden Kost.  $59^{\circ} 55' 20''$  N. Br.  $30^{\circ} 7' 30''$  Ø. Lgd.

**Opmaalng V. for Libau.** Ved Opmaalng er der paa 5 Fv. Grunden, som i Kaartet er aflagt V. for *Libau* paa  $56^{\circ} 34' 20''$  N. Br.  $20^{\circ} 51' 25''$  Ø. Lgd., fundet at være 10 Fv., og paa 5 Fv. Grunden paa  $56^{\circ} 32' 7''$  N. Br.  $20^{\circ} 50' 0''$  Ø. Lgd. fundet at være  $8\frac{1}{2}$  Fv. Vand.

#### Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Tydskland. Elben.** Til Brug ved Opmaalng er paa *Grosser Vogelsand* opført en 25 Fod høj, pyramideformet Baake.

**Jade.** Baaken paa *Minsener Old Oog* staar paa det mod

Ø. udskydende *Minsener Old Oog Watt*.  $53^{\circ} 46' 12''$  N. Br.  $8^{\circ} 1' 36''$  Ø. Lgd.

**Holland. Zuiderzee.** En Tjalk er sunken i 11 Fod Vand S. for *Urk*, c.  $4\frac{1}{2}$  Kml. V. t. S.  $\frac{1}{4}$  S. fra *Kamper-Ketel* Munding. En Mast er over Vandet. Vraget er afmærket med en Vragtønde, og om Natten vises de sædvanlige Lanterner.

**Holland. Vinterafmærkning begyndt.** Den 20de September 1894 begyndes Vinterafmærkningen i 4de og 5te Distrikt i *Holland*, og samtidig gennemføres Afmærkningen efter det nye System.

**Frankrig. Dunkerque.** Et Fiskefartøj er sunket i 22 Fod Vand paa *Out-Ruytingen*, 3 Kml. SV. for Fyrskibet »*Ruytingen*«. En Mast er over Vandet.

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

**Englands V.-Kyst. St. Ives.** Ved *St. Ives* er paa Yderenden af den nye V.-lige Havnemole tændt et fast Fyr, som viser blaåt Lys fra N.  $9^{\circ}$  V. gennem N. og Ø. til S.  $9^{\circ}$  Ø. hvidt Lys over Land. De to røde, faste Fyr paa samme Havnemole ere slukkede.  $50^{\circ} 12' 45''$  N. Br.  $5^{\circ} 28' 35''$  V. Lgd.

#### Nordlige Atlanterhav.

**Frankrig. Loire.** Den røde Tønde med Kegle som Topbetegnelse ved V.-Enden af *Banc du Lazaret de Mindin* er flyttet c.  $1\frac{1}{2}$  Kbl. N.  $10^{\circ}$  Ø. hen.  $47^{\circ} 16' 33''$  N. Br.  $2^{\circ} 10' 55''$  V. Lgd.

**Nova Scotia Ø.-Kyst.** Fyret ved *Herring Bay* vises nu fra et 21 Fod højt, hvidt Fyrtaarn. Flammens Højde: 43 Fod. Iøvrigt er Fyret uforandret.

**Canada. St. Lawrence Flod.** Den røde Stumptønde ved Grunden Ø. for Havnehovedet ved *Ponte au Pic* er flyttet c. 100 Alen S.  $65^{\circ}$  Ø. hen i 14 Fod Vand. Mellem Tønden og Havnehovedet findes Puller med 5 Fod Vand.

**Foreneede Stater i Nord-Amerika. Cape Cod. Massachusetts.** Ved *Pronvincetown* er det bedste Dagmærke det nylig opførte runde Vandtaarn, hvis Top er c. 180 Fod over Vandet. Det kan ikke forveksles med nogen anden Bygning. Det ligger 625 Alen N.  $85^{\circ}$  V. fra Raadhuset.

**Chesapeake Bay. Virginia.** Omtrent den 20de September 1894 tændes paa Ø.-Enden af *Wolf Trap Spit* et hvidt, fast Fyr med Blus hver 10 Sekunder. Flammens Højde: 50 Fod. Synsvidden: 13 Kml. Fyrtaarnet er firkantet og hæver sig

## Fragtberetninger.

D'Hrr. **N. Johansen & Dahl, Liverpool**, meddele os under 15. September:

Fragtmarkedet er vedvarende flovt, og i nogle Retninger er det omtrent umuligt at opdrive Fragter.

Der sluttedes blandt andet som følger:

For Sejlskibe: Liverpool til Rosario Kul à 12/—, Cardiff til Bahia 11/6, Rio Janeiro 14/—, Cape Town 12/—, Algoa Bay 13/—, Singapore 9/9, Hull til Cape Town 12/6, Hamburg til Calcutta 7/6. Pensacola, Ship Island eller Mobile til U. K.-Kontinentet 90/— for 1000/1200 Reg., 92 6 à 95/ for 800 Reg. Apalachicola 100/—.

Buenos Ayres eller La Plata til U. K.-Kontinentet 15/—.  
Vestkysten Syd-Amerika til Kanalen for Ordre 27/6 for Guano og 25/— for Salpeter, Tacoma 30/— San Francisco 26/3, Portland 35/—, Melbourne til London 26/6 à 40/— pr. Reg. New-Zealand til London 27/6, Adelaide 25/—.  
Newcastle N. S. W. til Vestkysten Syd-Amerika 13/3. Calcutta til Dundee 22,6, Hamburg 23/9.

For Dampskibe:

Cardiff til Genoa 4,6 à 4/9, Savona 5/—, Venice 5/6, Marsilles 6 1/2 frcs., Cairo 6 frcs., Malta 3/9, Piræus 4/10 1/2, Barcelona 8 7/12, Donau 6/10 1/2, Port Said 4/4 1/2, Aden 8/—.

Newcastle til Aarhus 4/—, Kronstadt 3/9, Fredericia 4/3, Malta 4/—, Leghorn 4/7 1/2, Savona 4/6, Galatz 4/7 1/2.

Bilbao til Newport 4/2, Cardiff 4/1 1/2, Rotterdam 5/7 1/2, Huelva til New-York 9/—, Saffi til U. K.-Kontinentet 2/1 1/2 for 6000 Quarters, Chartagena til Middlesbro 8,9.

Tunis til U. K. 12/— for Byg. Azoff til U. K. 11/6, Hamburg 12/—, Bergen 13,6, Poti 13/—, Odessa 10/6, Donau til Antwerp 12/ à 13/3, Sulina 11/—, Nicolaieff 10/—.

Pernambuco til Greenoch 16 —, Tampa til U. K. Kont. 17/—, Wilmington eller West Point til Liverpool eller Bremen

30/—, Fernandina til Birkenhead 14/—, Bremen eller Hamburg 16/6, Savannah til Liverpool 17/64, Havre eller Bremen 9/32. Sundswall til Leith 20/—, Gefte til London 21/—.

Skibskøb. Til Fanø har vi netop indkøbt Jernbark »Scottish Bard« 803 Reg Tons, bygget i Glasgow 1876. Dimensioner 189,2 × 33 × 19,2 for £ 3500, nu i Cardiff.

D'Hrr. **Funch, Edye & Co., New York**, meddele under 7. ds.:

Nogen Bedring i Fragtmarkedet er ikke indtraadt og Forretningsforholdene saavel her som i Nabohavnene vedblive at holde sig lige saa utilfredsstillende som forhen. Der er ingen Begær efter hele Hvedeladninger og de overordentlig høje Priser, som Maisen holdes i, ødelægger fuldstændig denne Forretning; Partraterne ere som Følge deraf paa det laveste Standpunkt. Befragterne i de sydatlantiske Havne have dækket deres foreløbige Behov og vi frygte for, at de ubefragtede Dampere, som nu ere bestemte til den atlantiske Kyst, ville blive nødsagede til at forsejle til Golfhavnene, for at erholde Beskæftigelse. Den vedvarende Knaphed paa Sejlskibs-Tonnage her bringer Befragterne til at betale højere Rater. I Særdeleshed mærkes dette i Befragtningerne til Ostindien. I de sydlige Havne er der derimod rigelig Tilbud af Skibsrum, og da Begæret kun er ringe, ere Raterne svage og i mange Tilfælde nedadgaende.

Der er betalt følgende Rater:

Galveston til Liverpool Bomuld 37/ à 39/, Bremen 37/6 d. à 40/, Havre eller Antwerpen 38/3.

Galveston eller New Orleans til Liverpool 37/, Bremen 38/, Havre 38,6 d. New York til Køge Petroleum 2/6 d., Dublin 2/1 1/2 d., London 2/2 1/4 d., Londonderry 2/2 d.

Philadelphia til Bombay 15 c. New York til Japan 17 1/4 c., Hong Kong 16 3/4 c., St. John N. B. til Liverpool eller Barrow Planker 37/6, Savannah til Pernambuco Trælast Doll. 14, Harpix 80 c. pr. 310 lbs. Pensacola til Rio de Janeiro Trælast ca. 14 Doll.

fra en ottekantet Bygning, som staar paa et brunt cylindrisk Fundament, anbragt i 16 Fod Vand.

Taaesignal gives med et Taaehorn, som hver 10 Sekunder giver Et-Stød af 3 s. Varighed.

Beliggenhed: 37° 23' 27" N. Br. 76° 11' 7" V. Lgd.

Samtidig inddrages Fyrskib Nr. 46, som afmærker Grunden

### Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**Frankrig. Toulon.** Tønden, som ligger paa Fyrskibet »Banc de l'Ane« tidligere Plads, er en rød, liggende Spidstønde, mærket 1 A. Den ligger i 27 Fod Vand, fra *Grosse Tour* i S. 40° V., 800 Alen.

Tønden, som ligger i 30 Fod Vand, S. 52° V., 170 Alen fra Baaken paa *Banc de l'Ane*, er en rød, liggende Spidstønde.

Tønden Ø. for *Basse de l'Equillette* er en sort, liggende Spidstønde.

Paa N.-Siden af *Pointe de l'Equillette*, c. 500 Alen fra Fortets Ø.-Hjørne, gaar en c. 200 Alen lang Bro ud mod N.

V. for Bro Nr. 7 er der bygget tre nye Broer c. 130 Alen lange og med c. 100 Alens indbyrdes Afstand.

**Italien. St. Remo.** Ved *St. Remo* er den S.-lige Havnemole forlænget. Det S.-lige Havnefyr er derfor flyttet c. 130 Alen udad paa Molen. Da denne yderligere skal forlænges, naa man ikke komme det nævnte Havnefyr nærmere end paa 1/2 Kbl.

**Porto Maurizio.** I Slutningen af September 1894 forandres *Porto Maurizio* N.-lige hvide Havnefyr til at vise grønt Lys. Synsviddens: 2 Kml.

**Malta. Valetta.** Den 1ste November 1894 forandres Tids-signalet paa *Malta*. Kuglen falder da paa Toldbygningen og paa *Palace Tower* Kl. 0 t. 0 m. 0 s. *mellemeuropæisk* Tid, hvilket er Kl. 11 t. 0 m. 0 s. Fm. *Greenwich* Middelklokkeslet. Kanon-skuddet fra Fort *St. Angelo* gives samtidig.

Beliggenhed: 35° 53' 30" N. Br. 14° 30' 50" Ø. Lgd.

**Østerig-Ungarn. Fiume.** Ved *Fiume* er mellem Molen *Valeria* og Petroleumshavnen, c. 300 Alen fra Kysten, tændt et elektrisk Blinkfyr, der hver 1/2 Minut viser Et-Blink. Lyset er hvidt V. for S. 11° Ø., rødt Ø. for S. 11° Ø. Linien S. 11° Ø. gaar over Fyrskibet ved Yderenden af den undervands Forlængelse af Molen *Maria Teresa*. Flammens Højde: 98 Fod. Synsviden: 17 Kml. Linseapparat af 3die Orden. Fyret vises fra et 88 Fod højt, graat, rundt Taarn.

Beliggenhed: 45° 20' 0" N. Br. 14° 25' 30" Ø. Lgd.

De to Fyr, lodret for hinanden, som vises midt imellem Molen *Valeria* og Petroleumshavnen, ere slukkede.

Naar Bygningen af Molen *Maria Teresa* gør det muligt, inddrages Fyrskibet ved dens Yderende, og to røde Fyr, lodret for hinanden, tændes paa Molens Yderende.

### Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

**Mexiko. Campeche Bugt.** Den 16de Septbr. 1894 tændes i *Saiba Playa* et rødt, fast Fyr, der lyser fra S. 27° V. gennem V. til N. 62° V. Flammens Højde: 55 Fod. Synsviddens: 5 Kml. Fyret er anbragt paa Kirken.

Beliggenhed: 19° 39' 5" N. Br. 90° 41' 30" V. Lgd.

**Banke NØ. for Serranilla Bank.** En Banke af betydelig Udstrækning og med 7 à 15 Fv. Vand ligger mellem *Serranilla Bank* og *Baxo Nuevo*. Indtil den er fuldstændig opmaalt, tilraades stor Forsigtighed ved Besejling. 16° 5' N. Br. 71° 21' V. Lgd.

### Karantænebestemmelser m. m.

**Færøerne.** — Bestemmelserne i Lov af 8de Januar 1872 om Foranstaltninger til at forhindre Koleras Indbringelse til *Færøerne* ere satte i Kraft overfor *Holland* og *Østpreussen*.

**Portugal.** — *Liege* er erklæret for kolerasmittet.

**Tyrkiet.** — Skibe fra Havne mellem *Ayas* og *Kilindria*

underkastes 10 Dages Karantæne i *Bejrut* eller *Clazomenes*.

**Grækenland.** — Skibe fra *asiatiske* Havne ved *Marmorahel* mellem *Scutari* eksklusive og *Mudania* underkastes 5 Dages Observationskarantæne.

#### ABONNEMENTSPRISEN

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

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

hvo:til ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres.

Bladet omdøles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges hos „Adam“, Højbroplads og Tivoli, „Lynet“, Bredgade, hos Avissælgere i Havnen og flere Steder.

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

#### AVERTISSEMENTSPRIS:

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

De øvrige Sider — — — — — 20 — do. 25 —

Moderation for 5 Gange 10 Gange 25 Gange

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

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

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER FREDAG.

Nr. 53.

Kjøbenhavn, Fredag den 28. September 1894.

1. Aarg.

INDHOLD: Københavns Frihavn og »Dansk Søfartstidende«. — Københavns Frihavn. — Sømandsstandens Organisation. — Vore Søænd (sluttet). — Bogø Navigationsskole. — Fra Sø og Land. — Lanterneføring under særlige Forhold. — Spørgsmaal og Svar. — Skibsefterretninger. — Fragtberetninger. — Efterretninger for Søfarende.

H. P. Sundorph, Kjøbenhavn K.,

en gros — THEHANDEL — en detail

(grundlagt 1776).

Originale Pakninger med indregistreret Varemærke og Plombe faas overalt i Danmark.

Telegr.-Adr.:  
"The, Kjøbenhavn".

Telefon  
Nr. 239.

Prøv  
**Tenneriffa**  
en fortrinlig Dessertvin pr. Btl.  
Kr. 1,50.  
**P. Weile & Søn.**  
Aalborg. Grundl. 1822. Kjøbenhavn.  
Ny Østergade 7. Telef. 3530.

Telefon 1268.  
Telegr.-Adr. Nilsson 167.  
**Carl Nilsson,**  
Amaliegade 37,  
Kjøbenhavn K.  
Lager af Olier og Maskin-Artikler.  
Leverandør  
til de fleste danske Damp-  
skibsselskaber.

**Jens Emil Juhl,**  
Hovedagent for  
Dansk Livsforsikringselskab  
**HAFNIA**  
Raadhushuspladsen 51. Kontortid 9—6.  
Telefon 3326.



Kieselguhr, Filt m. m.

Luftbælteisolation,  
Patent for Rør og Kjædler.

**C. F. Schlüter,**  
Skandinavien største  
Skibshandel.  
Etableret 1857.  
En gros Lager af Maskin- og  
Cylinderolier.  
Alle Arter Maskin-Pakninger etc.  
26, Peder Skramsgade,  
Kjøbenhavn K.

Fra Aktiebolaget Bofors & Gullepång i Sverrig leverer jeg  
paa Bestilling større og mindre Gjenstande i

**støbt Staal,** saasom:

Skibsstævne, Skibsskruer, Roerrammer,	Stempler, Krumtappe, Ambolte,	Tandhjul, Ankere, etc. etc
---	-------------------------------------	----------------------------------

Støbt Staal fra Bofors-Gullepång er smeddeligt samt i Styrke  
og Sejhed fuldt jævnlørligt med det bedste smeddede Staal  
af tilsvarende Haardhedsgrad.

Kjøbenhavn. **Jørgen Jensens Efterflgr.**

**Flensborgs  
Skibsbygning Selskab**

udfører

Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kjædler  
særdels hurtigt og billigt.

Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

**Dækskoste**

Dækskoste, 13 Rækker halvstive Piasava	6 Kr.	pr. Dusin.
do. 13 do. fint Piasava ud-		
mærkede Koste til Spulning af Dækket	7 »	»
Tjærekoste, rene Børster	7 » 50	»
Levanger	7 »	»
Kosteskaffer	1 »	»

Alle Sorter Malerpensler anbefales. Ethvert Rederi samt  
Damp- og Sejlskibsførere vil se deres Fordel ved at købe  
deres Forbrug af Børstenbinderarbejde direkte hos mig, da jeg  
fabrikerer det selv. Ingen Specialiteter; som Fagmand udfører  
jeg alt til Faget henhørende. Telefon Nr. 2625.

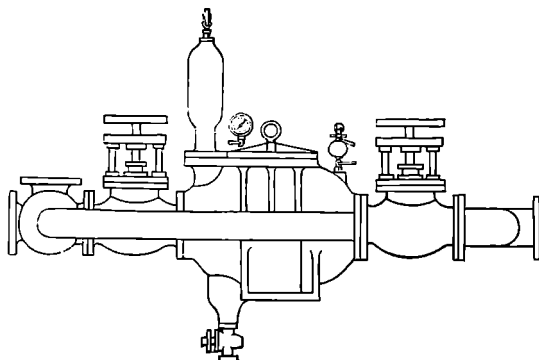
**HANS PREHN,**

Børstenbinder.

Fabrik for Dæks- og Gadekoste.

Vesterbrogade 46.

**Edmiston's Fødevands-Filter.**



Filter for Landkjædler.

**FRED. STIELTJES & Co.,**  
Bredgade 43, Kjøbenhavn.

Skibs-Filter.

**Cacaopulver,**

Kæks, Biscuits, Chocolate,  
Confekt.

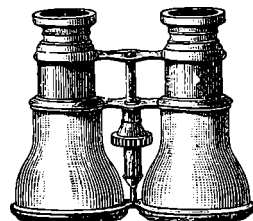
Brødr. Tychsens Fabrikslager,  
Lille Kannikestræde 3, Kjøbenhavn K.

**Connossementer**

med og uden  
det foren. Dampskibsselsk. Flag  
paa Lager hos

**S. Friedländer,**

Ved Stranden 14.



**H. & Holst's**

Efterfølger,

**Hans Liisberg,**

Uhr- og 840

Instrumentmager.

**C. M. Fønnesbech,**

Specialforretning i The.

Fine, kraftige Kvaliteter;  
Udsalg: Østergade 10. Kjøbenhavn.

**Ankere & Kjæder,**  
Tougværk og alle  
Skibs-Inventarier

anbefales fra Lager.

**John Forbæch,**  
St. Annæ Plads 19 & 21.

Aut. Forhyringsagenter,

Kjøbenhavn.

F. Jepsen, Toldbodgade 2.

W. H. Wulff, Toldbodg. 15.

Galle & Jessens

oljefri, rene Poudre

Cacao uden Sukker

kan særlig anbefales

til Skibsbrug.

Carbolineum, Creosotolie

leveres billigt.

V. Boye & Watt, Fiolstræde 2. K.

Anti-magnetiske  
Ankergangs-Uhre

fra 20 Kr.

Halv-Chronometere

fra 50 Kr.

Marinekikkerter og  
Barometere.

Alle Reparationer udføres.

PALLE SØRENSEN,

6, Sølvtorvet 6.

H. C. Petersen & Co.,

Udstillingsbygningen, Kjøbenhavn V.

Ludwigsbergs Donkey Pumper,

Pulsometre, Centrifugalpumper,

samt alle Sorter Pumper og Sprøjter

i bedste Konstruktioner

til billige Priser.

Engelberts originale Olie,

bedste Cylinder-Olie,

leveres til nedsat Pris.

Mod Efterligninger advares.

Dansk Søforsikring for Løsøre,

oprettet 1876,

tegner Forsikring paa Søfolks Effekter  
med danske Skibe.

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

Ny Carlsberg Øl

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

Bryggeriets Aftapningsanstalt: Pileallé 5.

Depot: Toldbodgade 14.

Staaltraadstovværk

i alle Kvaliteter og Konstruktioner for Transmissioner, Hejse-  
værker, Kraner, Tovbaner etc.

Galvaniseret Jern- og Staaltraadstovværk, Galvaniserede  
Staaltraads Trosser og Kabler samt Liner til Skibsbrug,  
Lynafledertovværk af Jern og Kobber, Staaltraadsliner til elek-  
triske Buelamper, Transmissions-Tov af Hamp, Manila og  
Bomuld, Transmissions Tov- og Snoreskiver, Patent-Laase og  
Patent-Smørelse for Staaltraadstovværk etc. leveres fra

KABELFABRIK, LANDSBERG a/W.

ved Repræsentanten for Danmark

WM. GOTTSCHALCH

Niels Juelsingade Nr. 1,  
Kjøbenhavn K

Udkommet er og faas i alle Boglader:

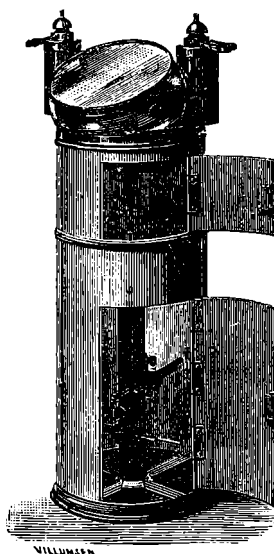
Astronomisk Navigation

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

Pris med Stjernekort og Stedlinekort indb. 3 Kr.

Forlagt af **Cornelius Knudsens nautiske Etablissement.**  
I Kommission hos Tillges Boghandel.

Cornelius Knudsens Etabl.,



37. Kjøbmagergade Kjøbenhavn.

Patent Multiplikator, Kompasser,

Sprit- og Baadskompasser,

Patent Tidsglas. Saltmaaler.

Sextanter og Oktanter.

Kaptejn Rungs

Universal-Bathometer.

Logge og Loddemaskiner.

Dybhavsthermometre

med Vendeapparat.

Barometre, Thermometre, Manometre.

Indicatorer. Tegnebestikker.

Paralellinealer.

Marinekikkerter.

Complete Dykkerdragter

Premierløjtnant Clausens

Patent Universal Deflektor.

Reparationer udføres med Omhu.

Paa Undertegnedes Forlag er udkommet komplet og faas  
i alle Boglader:

Uddrag af Danske Søfartslove

af J. A. D. Jensen, Navigationsdirektør.

Pris indb. 3 Kr. 75 Øre.

Denne Lovsamling er den eneste samlede Udgave af de Sø-  
farten vedkommende Love, Reglementer og Forskrifter, som  
det ved Sølovens § 27 er paabudt enhver Skibsfører at have om  
Bord.

G. E. C. Gad, Vimmelskafte 32.

Patent

Universal Slippeapparatet,

der er omtalt i Søfartstidende Nr. 40, anbefales til Anbringelse  
i Skibsbaade. Bestillinger modtages af Opfinderen og Inde-  
haver af Patentet

Jul. Christensen — Hjertensfrydsgade 12 — Kjøbenhavn. K.

Marinecigaretten Yocorinis

1000 Stk. 18 Kr.

WILH. JØRGENSEN. ØSTERGADE 61. TELEFON 672.

Svendborg Margarinefabrik,

Jes Jensen & Søn,

anbefaler

velsmagende og holdbar Margarine,

tilkønt Guldmalje i Antwerpen 1894.

Kontor og Lager: Raadhustræde 4.

Løverdagen den 13. Oktbr. d. A. Efterm. Kl. 2 bliver  
ved Auktion paa Kjøbenhavns Børs (Indgang under  
Rampen) for Vedkommendes Regning opraabt til Bort-  
salg:

Skonnertbrig „Ida“, drægtig 126<sup>67</sup>/<sub>100</sub> Reg.-Tons,  
med alle dens staaende og løbende Redskaber samt  
Inventarium.

Skibet er beliggende i Nyhavn, Charlb.-Side. —  
Inventarieliste, Auktionskonditioner etc. ville forinden  
Auktionen være til Eftersyn hos Mæglerne

N. Schiött & Hochbrandt,  
Amaliegade 33.

## Kjøbenhavns Frihavn og „Dansk Søfartstidende“.

I en nær Fremtid ville Arbejderne ved det nye Frihavnsanlæg ved Kjøbenhavn være afsluttede og Frihavnen vil blive aabnet for Trafiken. Paa mange Maader vil det store Foretagende, der hermed vil være afsluttet, faa Indflydelse paa vort Forretningsliv, og med Rette knytter man ikke ringe Forhaabninger til det. Men efter at selve Anlægget af Frihavnen nu omtrent er fuldført i beundringsværdig kort Tid, er det nødvendigt, at Arbejdet for at udbrede Kendskab til den nye Havn og dens Forhold bliver optaget i saa stort Omfang som muligt. Det gælder om at gøre det bekendt i Ind- og Udland, at Kjøbenhavns Frihavn bliver en af Verdens billigste, dybeste og lettest tilgængelige Havne, og det gælder om i det størst mulige Omfang at udbrede Kendskab til alle de Kutymer og Bestemmelser m. m., der ville komme til at gælde i den.

Blandt de Næringsveje, hvis Interesser ville blive knyttede til Frihavnen, indtager jo Skibsfarten ubestrideligt en af de første Pladser. Vi have derfor stedse gaaet ud fra, at Frihavnen og dens Forhold i »Dansk Søfartstidende«s Læsekreds omfattedes med særlig Interesse, og vi have paa mange Maader faaet Rigtigheden af denne Mening bekræftet. Vi have søgt saa meget som muligt at imødekomme denne Interesse ved at bringe Afhandlinger og Meddelelser om Frihavnen, og da nu Tidspunktet for dens Aabning nærmer sig, anse vi det for vor Opgave gennem vejledende Afhandlinger og gennem talrige Oplysninger i vor Læsekreds at udbrede indgaaende Kendskab til Frihavnen og alle dens Forhold. For at kunne gøre dette paa en i alle Retninger fyldestgørende Maade, have vi for nogen Tid siden rettet en Henvendelse til Bestyrelsen for Kjøbenhavns Frihavns Aktieselskab om at yde os sin Medvirkning til Løsningen af denne Opgave, og

Resultatet af denne Henvendelse er blevet, at der ved Frihavns-Selskabets velvillige Imødekommenhed er opnaaet en Ordning, som vi tro i høj Grad vil være saavel i vore Læseres Interesse som til Gavn for Selskabet. Denne Ordning gaar i det væsentlige ud paa, at Frihavns-Selskabet stiller de Bestemmelser, Reglementer, Takster m. m., der i den nærmeste Fremtid ville udgaa, til vor Disposition, og at den, saa vidt mulig, ledsager dem med vejledende Forklaringer, saaledes at vore Læsere herigennem faa et detailleret og indgaaende Kendskab til Forretningsforholdene i Frihavnen. Endvidere ville de Numre af »Dansk Søfartstidende«, der indeholde saadanne Meddelelser om Frihavnen, ved Frihavns-Selskabets Foranstaltning blive forsendte dels i Indlandet, dels i Særtryk i Udlandet i Oversættelse paa engelsk eller et andet fremmed Sprog. Og endelig vil Frihavns-Selskabet, naar Frihavnen er aabnet for Driften, i »Dansk Søfartstidende« lade offentliggøre specificerede Opgørelser over de Omkostninger, som Skibene, der anløbe Frihavnen, have haft i denne ved Losning, Ladning etc., og ved Forsendelse af disse Opgørelser i Ind- og Udland gøre det kendt blandt Redere, Handlende o. Fl., hvor ringe Udgifterne i Virkeligheden ville stille sig for de Skibe, der anløbe Frihavnen. — Vi tilføje, at det Materiale, der saaledes vil tilflyde os fra Frihavns-Selskabet, fra vor Side vil blive suppleret med saadanne Afhandlinger om Frihavnsforhold, som der lejlighedsvis bliver Anledning til at fremkomme med.

Vi tro, at denne Ordning i høj Grad vil være i vor Skibsfarts Interesse og i vor Læsekreds i Ind- og Udland vil vinde almindeligt Bifald, og vi haabe, at det ved den maa lykkes i stedse videre Kredse at sprede grundigt og paalideligt Kendskab til Kjøbenhavns Frihavn og dens Forretningsforhold.

## Kjøbenhavns Frihavn.

Et mægtigt Arbejde, udført i kort Tid med stor Energi, nærmer sig meget stærkt sin Fuldendelse, idet det kan antages at Kjøbenhavns Frihavn i Slutningen af næste Maaned vil blive aabnet for Drift.

Mere end de fleste andre har »Dansk Søfartstidendes« Læsere Krav paa saa indgaaende Oplysninger om dette Foretagende som muligt; det er jo under de voksende Krav til Søfarten, til Trafikens Hurtighed og Billighed, at Frihavnen er bleven til. Kjøbenhavns Havn var i Færd med at blive forældet, den var en dyr Havn, de større Skibe kunde ikke komme til Bolværk og Losning og Ladning kunde tage aldeles uforholdsmæssig Tid.

Alt dette vil med et Slag være forandret fra den Dag Frihavnen aabnes, og igennem en Beskrivelse skulle vi da navnlig i denne Artikel henlede Opmærksomheden paa de Fordele, som Frihavnen byder paa i Retning af bekvem Besejling, udmærkede Pakhuse, hurtig Behandling af Varerne og Fritagelse for de Ulemper, som altid ere forbundne med Toldopsyn m. m.

Det medfølgende Kort angiver for den, som kender Forholdene ved Kjøbenhavn, tilstrækkelig Frihavns Be-

liggenhed, og sammenlignes det med Søkortet vil man ogsaa hurtigt være orienteret. I al Almindelighed kan det bemærkes, at Frihavnen ligger Norden for Indsejlingen til den gamle Havn og indtager hele den vestlige Side af Inderreden, hvor der før var indtil c. 20 Fod Vand.

Indsejlingen ligger omtrent lige over for Fortet Trekrøner, som »Kroneløbet« gaar klods forbi. Ledefyrene til dette 30 Fods Løb staa da ogsaa henholdsvis paa Hovedet af den søndre Ledemole ved Frihavns Indsejling og paa Dampfærgelejets Grund; det første er et fast rødt Fyr, det sidste et Blinkfyr med grønt, hvidt og rødt Blink, og de tjene altsaa tillige til Indsejlingsfyr for selve Frihavnen, som forøvrigt endnu er forsynet med et Par mindre Fyr, et paa Bølgebryderen, som beskytter Indsejlingen, og et ved Indsejlingen til et af de mere lukkede Bassiner, nemlig den 24 Fods Nordhavn.

At Frihavnen bliver en af de aller lettest besejlelige Havne til alle Døgnets Tider kan vel sættes uden for al Tvivl, man erindre det vel belyste og rene Farvand ned igennem Sundet og dernæst den reelle Indsejlingslinie forbi Trekrøner, samt at Ebbe og Flod ikke kendes. Lodsafgifter



vil under disse Forhold stille sig meget lavt eller helt falde bort.

Kastellet »Frederikshavn« adskiller Frihavnen fra Toldboden og den gamle Havn; der er dog bragt en Forbindelse til Veje, idet en Kørevej og Jernbanespor føre igennem Kastellet fra Nordre Toldbod direkte ind i Frihavnen. Denne Vej er iøvrigt ligesom selve Frihavnen indhegnet og danner et Led i det hele Anlæg.

I Frihavnen findes 3 Bassiner, det største er dog igen delt i to.

Af disse eksisterede 24' Nordhavn før Frihavnen paabegyndtes og gik almindeligt under Navn af Kalkbrænderihavnen, derimod ere Mellembassinet, Søndre Frihavnsbassin med Øst og Vestbassinet Nydannelser. Den 3000' lange Østmole danner Frihavns Begrænsning imod Øst, i Østbassinet og paa hele Vestsiden af denne Mole er 30 Fod Vand, hvad der formentlig vil tilfredsstille de videst gaaende Fordringer. Vestbassinet har 26 Fod, Mellembassinet og Nordhavnen 24 Fod.

For at bringe Ro i Bassinerne og for at beskytte selve Indsejlingen findes mod Nordost den før omtalte Bølgebryder bygget i en Vinkel. Endelig findes ogsaa Bølgebrydere imellem Trekroner og Lynetten, særlig bygget for at beskytte Skibe, som ligge ved Østmolens østlige Side, men tillige gøres Jerved hele Inderreden til et lukket Bassin, og vil sikkert afgive temmelig roligt Farvand under snart sagt alle Forhold.

Kajerne ere for største Delen glatte Granitmure, nogle endog opførte i Granit helt fra Bunden, Overkanten ligger 7 Fod over daglig Vande, de ere forsynede med hugne Granitfortøjningspæle med 50 Fods Afstand. For at lette Forhaling o. l. er der endelig udlagt nogle Bøjer i det søndre Bassin.

Frihavnen vil blive betragtet fuldstændigt som Udland og er i den Anledning som før nævnt afspærret ved Gittere, der paa hele Vestsiden og imod Syd ere dobbelte med 6 Fod indbyrdes Afstand. Alle Udgange ere bevogtede af Toldvæsenet, der intet har i selve Frihavnen at gøre, derfor de paa Kortet anførte mange smaa Toldvaghuse.

Det kan endelig bemærkes, at ved den sydlige Ende af Østmolen findes en Kanal, beregnet for Baade og Pramme, som derved ville undgaa den lange Omvej, naar de skulle til eller fra den gamle Havn.

Bygningerne ere endnu hovedsagelig samlede i den sydlige Ende af Frihavnen og da navnlig paa Sydenden af Østmolen, hvor der findes 3 større Pakhuse og paa Midtermolen, paa hvis Nordende Silopakhuset ligger og paa Midten et stort Bølgebliskur.

Paa Vestkajen er projekteret et stort Pakhus til Korn og Foderstoffer, men det er endnu ikke paabegyndt. Af mindre Bygninger findes Toldbod, elektrisk Centralstation, Kontorbygning og en Vagtbygning samt nogle Provianteringsboder.

Ved Pakhusene er der, næst at skaffe udmærkede Lagerum, i første Linie arbejdet hen til at lette og fremme Varernes Behandling til det yderste.

Paa Østmolen ligger det 5 Etages Pakhus I og det 2 Etages Skur I kun 40 Fod fra Kajen, begge ere omgivne med Perroner, som give bekvem Adgang til Vogne og Jernbanevaggons, over disse Perroner ind imod Bassinet i 1ste Sals Højde er atter anbragt en meget bred Perron, som foruden at ligge foran Pakhusene i hele deres Længde tillige forbinder dem og yderligere fortsættes imod Nord et Stykke, saa at den fuldstændig kan betragtes som en Gade lagt oppe i Luften frit over den almindelige Vogn og Jernbanefærsel. Paa Yderkant af denne Perron og paa en Skinne paa Kajkanten kunne nu de flyttelige elektriske Kraner, hvormed Frihavnen forsynes, vandre paa en Strækning af c. 900 Fod.

Disse Kraner, der vinde mere og mere Indpas rundt omkring, arbejde meget hurtigt og bringe Varerne direkte fra eller til Skibets Last til eller fra Kajen eller den omtalte Luftperron, hvis hele Bevægelse tager gennemsnitlig imellem 2 à 3 Minutter, naar Kranerne arbejde jævnt, men

kan gøres endnu hurtigere, de ere beregnede til at løfte indtil 1500 kg., og flere kunne selvfølgelig anvendes paa samme Skib ad Gangen. Luftperronen staar atter i direkte Forbindelse med en Række Elevatorer imellem Kælder og alle Lofter saavel i Pakhus I som i Skur I. Men ikke nok med denne Luftvej, Kælderne ere ogsaa satte i indbyrdes Forbindelse og ikke alene imellem de to nævnte Bygninger, men ogsaa med det mod Øst liggende Langelinieskur, en lang smal 1 Etages Bygning, hvis Tag benyttes som Promenade.

Perronerne omkring Bygningerne tjene nemlig som Tag over ret brede, lyse Transportgange, der fuldstændig omgive Bygningerne i Kælderetagen, og Tunneler sætte atter disse Transportgange i indbyrdes Forbindelse, saaledes at en Vare under Jorden kan transporteres fra en hvilken som helst af de tre Kældere til en anden.

Gangen i Arbejdet f. Eks. ved Losning er nu saaledes: Kranen aflæsser Varen, som den har modtaget paa Skibets Dæk eller i dets Last, paa en lille Vogn paa Luftperronen, Vognen trilles ad Skinner ind i nærmeste Elevator og føres til det paagældende Loft eller hvis den skal hen i en af de andre Bygninger, kan den med Vognen bringes ned i Kælderen og igennem Transportgangen trilles hen til den Elevator, som det passer bedst at tage den op med, eller den kan simpelt hen bringes ind paa 1ste Loft i Pakhus I eller Skur I ad Luftperronen og paa lignende Maade ved Ladning.

Pakhusene ere byggede med meget brandsikre Etageadskillelser af Monierhvælvinger, der bestaa i et indre Jerntraadsskelet omstøbt med Beton, alle Jernbjælker og Søjlere ere omgivne med Beton for at beskytte dem imod en eventuel Ilds Paavirkning, Trappegange og Elevatorer ere førte op igennem Bygningerne i murede Skakte, saa det vil ses at omfattende Forsigtighedsregler ere truffene for at hindre Ilds Udbredelse.

Langelinieskuret, som ligger nd imod Inderreden, vender med sin ene Side ind imod Frihavnen ∴ Udlandet, med den anden Side ud imod Inderredskajen ∴ Indlandet, det vil altsaa naar de fornødne Skillerum opsættes, Aflaasninger foretages m. m. kunne benyttes baade som Frihavns-Pakhus og til Indlands-Pakhus.

Da der lejes Lokaler ud i alle disse Pakhuse for længere Tid ad Gangen skal det for Fuldstændigheds Skyld nævnes, at der imellem Skur I. og Pakhus I. ligger et Centralvarmeanlæg, saaledes at Opvarmning af forskellige Rum kan finde Sted efter Lejerens Ønske, hvad der jo f. Eks. for Vinlagere m. m. kan spille en ret betydelig Rolle.

Øverste Etage i Skur I. er ualmindelig høj og overdækket med zigzagformede Tage med Ruder, saa at den er meget lys, man har da ogsaa tænkt sig den anvendt til forskelligt industrielt Øjemed, til Varers Ompakning og Behandling inden de forsendes videre.

Det Sted, hvor Forandringen i de bestaaende Forhold vil føles stærkest, bliver dog antagelig ved Silopakhuset paa Midtermolen. Dette moderne Kornpakhus, til dels bygget efter amerikansk Mønster, ligger med Vand til tre Sider, dets Højde er imponerende, det lavere Tag ligger ca. 85 Fod over Terrænet, Tagryggen over den midterste højere Del af Bygningen ca. 125 Fod højt og endelig Taarnet paa Nordenden naar endogsaa op til ca. 150 Fods Højde.

At der bygges til saa anselige Hojder ligger naturligvis i Bygningens særlige Indretning, og da den er saa forskellig fra almindelige Pakhuse vil en Beskrivelse altid kunne paaregne en vis Interesse.

Efter Bygningens Længderetning, altsaa omtrent i Nord og Syd, er den delt i 3 forskellige Afdelinger, ud imod Kajerne til begge Sider ligger Pakhuslofter i 7 Etager med de sædvanlige Luger, Vinder m. m., de adskilles af den 3die Afdeling, som optager hele Midterpartiet og bestaar i 36 lodrette, firkantede Beholdere, som naa med deres Overkant op over Tagene, som dække Lofterne. Disse Beholdere ∴ Silos, staa i 3 Rækker efter Bygningens

Længderetning og i 2 Afdelinger med 18 Silos i hver, adskilte ved nogle Passager, der i alle Etager sætte de to Lofter paa hver Side i indbyrdes Forbindelse, hver Silo nummer 2—2500 Tdr. Korn paa en Gang.

Disse Beholderes Bunde danne uhyre Tragte med Støbejernstude, hvor igennem Kornet ligefrem kan tappes ud. Beholderne ere ikke førte helt ned til Jorden, men ende i Højde med 1ste Loft, saaledes at Tudene udmunde i Stueetagen.

Under Siloerne føre to Jernbanespor igennem hele Pakhusets Længde, med en Perron imellem sig, til Siderne ligge altsaa Lofter eller rettere Udderrummene. Ganske overordentlig svære Mure og Jernkonstruktioner bære de oven over liggende Siloers uhyre Vægt.

Bygningens Kælder er nærmest anvendt til Maskineri, idet saa godt som alt Arbejde i dette Pakhus foregaar ad mekanisk Vej. Kælderne ere ved 6 Tunneler paa hver Side satte i Forbindelse med Kajen, hvori der findes Nedstyrtningshuller. Igennem Tunnelerne føres Kornet, efter fra Skib at være styrtet ned igennem Kajen, paa brede Remme, som stadig ere i Bevægelse, helt ind til Silopakhusets Midte under den før omtalte Perron, her optages det af kraftige Elevatorer, som fører det til Vejrs helt op til Bygningens overste Loft eller c. 125 Fod højt, igennem store Vægte, som nøjagtig registrere den passerede Kornmængde, Kornet løber dernæst ved sin egen Vægt nedad og fordeles igennem et meget kombineret System af skraa og lodrette Nedløbsrør til det Loft eller den Silo, hvor det skal lagres. Som det vil ses bliver Kornet altsaa fra det Øjeblik, det forlader Skibet, rent mekanisk transporteret til sit Bestemmelsessted, hurtigt og sikkert, hver Elevator kan f. Eks. løfte indtil 600 Tdr. pr. Time.

Næsten endnu simplere end Losning foregaar Ladning. Ved sin Vægt bringes Kornet til at løbe fra paa-gældende Loft eller Silo igennem Rør til nærmeste Transportbaand eller Elevator i Kælderen, det gaar op paa overste Loft, vejes lige som før og løber dernæst igennem et skraat Nedløbsrør til Bygningens Ydervæg; uden paa denne er ophængt krantagtige Udliggere, som bære andre Udløbsrør, der rage helt ud over Skibets Last og slutte med et bevægeligt Stykke, som viser Kornet hen til det Sted i Lugen, hvor det ønskes det skal falde, altsaa bringes Kornet ved Hjælp af Pakhusets Maskineri direkte ombord i Skibets Last og er undervejs blevet vejlet, eventuelt rensat. Paa hver Side af Pakhuset er anbragt tre saadanne drejelige Laderør, der ville tillade at lade et Skib med eksempløs Hurtighed. Alle disse Elevatorer og Transportbaand drives af en hel Række Elektromotorer, der dels ere anbragte i Kælderen, dels paa overste Loft, og som jo have den Fordel, der følger med elektrisk Drift, at de til enhver Tid staa rede til øjeblikkelig Brug.

Paa Midtermolen ligger endvidere et meget stort Bølgebliksskur, som nærmest er bestemt til at optage grove Varer, samt en lille Pakhuskontorbygning.

Langs de fleste af Frihavns Kajer og til alle Pakhusene føre direkte Jernbanespor, og Losning og Ladning direkte fra og til Jernbanevogn kan altsaa overalt finde Sted, et Forhold, der navnlig ved den nye Dampfærgeforbindelse med Sverrig jo er af den allerstørste Betydning, idet Gods og Varer derved kunne fordeles direkte fra Frihavnen pr. Bane til et hvilket som helst Sted i hele Norden, der har Jernbaneforbindelse; at Frihavnen ligeledes ved Færgerne over Belterne staa i Forbindelse med hele det øvrige Europa kan i denne Forbindelse ogsaa fremhæves.

Som det forhaabentlig fremgaar af foranstaaende vil Frihavnen være forsynet med fortrinlige og moderne, vel udrustede Pakhuse og Skibenes Ekspedition vil kunne besørge saa hurtigt som noget Steds, idet jo Erfaring fra andre Havne har staaet til Raadighed under dennes Udrustning.

I Administrationsbygningen ere Aktieselskabets Hovedkontorer paa 1ste Sal, i Stueetagen findes Mæglerkontorer, Statsbanernes Ekspeditionskontorer og Telegrafstation, i

Kælderen endelig findes ligeledes Kontorer, udlejede til forskellige.

Provianteringsboderne, som ligge ved Hovedvejen fra Toldboden, er en Række smaa Butikker, beregnede paa Skibes Forsyning; her vil findes saavel almindelig Skibsprovianteringsforretning som Bager, Slagter m. m. Da Frihavnen jo er Udland, ville Varer indkøbte og tagne i Brug af Skibe i Frihavnen være toldfri, hvad der jo kan være af væsentlig Betydning ved Indkøb af Sejl, Tovværk, Kæder m. m.

Vagtbygningen indeholder Politilokaler, Ventesale for ledige Arbejdere, Sovesale for Arbejdere, naar Nattearbejde ventes, og gratis Bade.

Toldbodbygningen ligger lige ved Hovedindkørslen fra Østerbrogade, alle Varer, som skulle indføres i Landet, ville selvfølgelig blive toldbehandlede her paa sædvanlig Maade, den er derfor forsynet med et meget stort Rum, hvori Udpakning og Undersøgelse kan finde Sted, tilligemed talrige Kontorer, Rejsegodsekspedition m. m. Jernbanevogne, der ere blevne lastede i Frihavnen, køre lige forbi Toldbodens Perroner for at komme ud, saaledes at Toldbehandlingen bliver den simplest mulige. Her tæt ved udenfor Frihavnen bliver den fremtidige Rangerstation og Østerbros Godsekspedition, lidt længere op imod Østerbrogade kommer Personstationen, altsaa dog ganske nær Frihavnen.

Den elektriske Centralstation afgiver Kraft og Lys overalt i Frihavnen, alle de tidligere nævnte Maskinerier i Pakhusene, Kranerne m. m. drives herfra, alle Kajerne kunne belyses med stærke elektriske Buelamper, hvoraf mange indrettes saaledes at de kunne føres ombord paa Skibene, der losse eller lade, for ogsaa paa denne Maade at fremme Arbejdet.

Private Firmaer have lejet Grunde i Frihavnen for at drive forskelligartet Virksomhed, dels for at drage Nytte af det at bo i Udlandet og altsaa være udenfor Toldvæsenets Magtomraade, dels med Blikket rettet paa selve Trafiken i Frihavnen. Til saadanne Virksomheder udlejes navnlig Grundene Vest for Jernbanens Areal ved Dampfærger og Nord for Nordhavnen.

De store Arealer imellem Nordhavnen og Mellembassinet ere særlig bestemte til Oplag af Tømmer, Kul og lignende.

Til Slutning et Par Tal: Hele Land- og Vandarealet, som indtages af Frihavnen, er ca. 110 Tdr. Land, deraf ca. 44 Tdr. Vandareal.

Kajstrækningernes Længde er tilsammen ca. 1/2 dansk Mil eller 12,000 Fod.

Østmolen er ca. 3000 Fod lang, Vestkajen ca. 2000 Fod, Midtermolen ca. 1000 Fod. Det store Søndre Bassin har i Bunden en samlet Bredde af 780 Fod.

Hovedindsejlingen er over 500 Fod bred og Indsejlingen til de sydlige Bassiner 350 Fod.

Vanddybderne ere paa Kortet angivne mnd store blaa Tal. De smaa Tal angive Dybderne før Frihavnsanlægget paabegyndtes.

Pakhus I og Skur I ere hver 300 Fod lange og 80 Fod brede. Langelinieskuret er ca. 800 Fod langt og 30 Fod bredt. Silopakhuset er 160 Fod langt og 100 Fod bredt. Bølgebliksskuret er 192 Fod langt og 100 Fod bredt.

»Dansk Søfartstidende« har tidligere gentagende bragt Afhandlinger om Frihavns-Forhold og dermed beskæftede Æmner; vi henvise saaledes til den i Bladets Nr. 2 optagne Artikel »Frihavnen og Skibsfarten«, til Nr. 5 hvor »Lovforslaget om Oplags- og Garantibeviser for Varer, der oplægges i Kjøbenhavns Frihavn« behandlede, og til Artiklerne i Nr. 10, 11 og 12 om »Nord-Østersø-Kanalen«. Bladet vil fremdeles omhyggeligt følge alle herhen hørende Forhold, i hvilken Anledning henvises til den i vort Dagsnummer optagne Artikel »Kjøbenhavns Frihavn og Dansk Søfartstidende«.

## Sømandsstandens Organisation.

### Fanø Skibsrederforening og »Dansk Søfartstidende«.

Der er vistnok ingen Stænder her i Landet, i hvilke vore Tidens Trang til Sammenslutning og Organisation spores i saa ringe Grad som i Sømandsstanden. Medens Landbrugere, Industridrivende, Handlende, Haandværkere, Arbejdere, kort sagt næsten alle Stænder have samlet sig i store Organisationer, der til enhver Tid med Myndighed kunne fremføre deres Ønsker og Krav, synes Sømandsstanden at mangle Erkendelsen af en saadan Sammenslutnings Betydning. Og dog har det ved mangfoldige Lejligheder vist sig, at det er til stor Skade for Standen, at den ganske savner en Organisation, der kan repræsentere den og dens Anskuelse i det offentlige Liv. Vi minde eksempelvis om Sølovens og de øvrige betydningsfulde Søfartsloves Behandling i Rigsdagen for faa Aar siden, gennem hvilken blev truffen en Række for Sømandsstanden betydningsfulde Afgørelser, uden at denne havde nogen nævneværdig Indflydelse paa dem; vi minde fremdeles om de mange Havnespørgsmaal, der afgøres uden at den maritime Sagkundskab deltager i disse Afgørelser. Og naar Spørgsmaal af Interesse for Sømandsstanden atter komme paa Dagsordenen, da ville Afgørelserne som hidtil blive truffene uden Standens Medvirkning i det Omfang, som den kan fordrer.

I dette Forhold bør der ske en Forandring. Sømandsstanden maa, som alle andre Stænder, skabe sig Organisationer, gennem hvilke dens Krav kunne komme til Orde. I Rigsdagen vil Standens Repræsentation imidlertid altid være mangelfuld og meget bero paa Tilfældigheder; thi dens Medlemmer bo saa spredte over hele Landet, at de intet Sted kunne beherske noget Valg til Rigsdagen. Des mere nødvendigt er det, at de paa anden Maade fange Offentlighedens Øre og gøre deres Ønsker kendte i rette Tid og paa rette Steder. Vi ville i Løbet af Vinteren oftere komme tilbage til denne Sag, og vi haabe, at vore Redere og Skibsførere ville hjælpe til at bane Vej for Forstaaelsen af dens store Betydning.

Imidlertid er der dog Tegn til, at en saadan Forstaaelse begynder at vinde Udbredelse.

Da »Dansk Søfartstidende« i disse Dage for et Aar siden udgik for første Gang, var det netop dens Opgave at samle alle Søfarts-Interesserede om sig, at blive et Organ for Skibsfarten og for Sømandsstanden. Thi derom er der ingen Tvivl, at et Fagblad, hvis eneste Opgave det er at repræsentere Skibsfartens Interesser, vil kunne faa betydelig Indflydelse og være til overordentlig Nytte for disse, naar Offentligheden véd, at bag det staar Redere, Skibsførere og alle, der ere knyttede til Søfarten. Vi have i det forløbne Aar kunnet glæde os ved en stedse voksende Tilslutning, og vi tør sikkert opfatte dette som et Tegn paa, at man i stigende Grad erkender Betydningen af at Skibsfarten dog i hvert Fald repræsenteres i det offentlige Liv af et selvstændigt Fagblad. Og disse Dage have bragt et nyt Vidnesbyrd om, at denne Erkendelse vinder Udbredelse i stedse videre Kredse. Paa et i Lørdags afholdt Møde besluttede nemlig Bestyrelsen for Skibsrederforeningen i Nordby paa Fanø at erkende »Dansk Søfartstidende« som sit Organ og der vedtoges en Ordning, der gaar ud paa,

at der gennem Skibsrederforeningen regelmæssigt tilstilles hvert af de i Nordby hjemmehørende Skibe et Eksemplar af Bladet. Fremdeles vil fra Skibsrederforeningen blive tilstillet os de af Kaptajnerne til Rederierne afgivne Rapporter, hvorved vi ville blive i Stand til at bringe en Mængde Efterretninger fra fremmede Havne, om Kutymen i disse, om Havne- og Lodsforhold, om Fragter m. m. m. Da Fanøs Skibe alle gaa i oversøisk Fart vil der herigennem til Stadighed bringes Offentligheden Efterretninger af megen Betydning — ikke mindst nu, da Aabningen af Københavns Frihavn gør os betydeligt mere interesserede i oversøiske Søfartsforhold. Nordbys Skibsrederforening har derfor, synes det os, ved den trufne Afgørelse vist en Forstaaelse af Betydningen af Samarbejde i Sømandsstanden, som fortjener den største Paaskønnelse.

## Danske Sømænd.

### Et Indlæg

af Navigationslærer Vilh. Rasch.

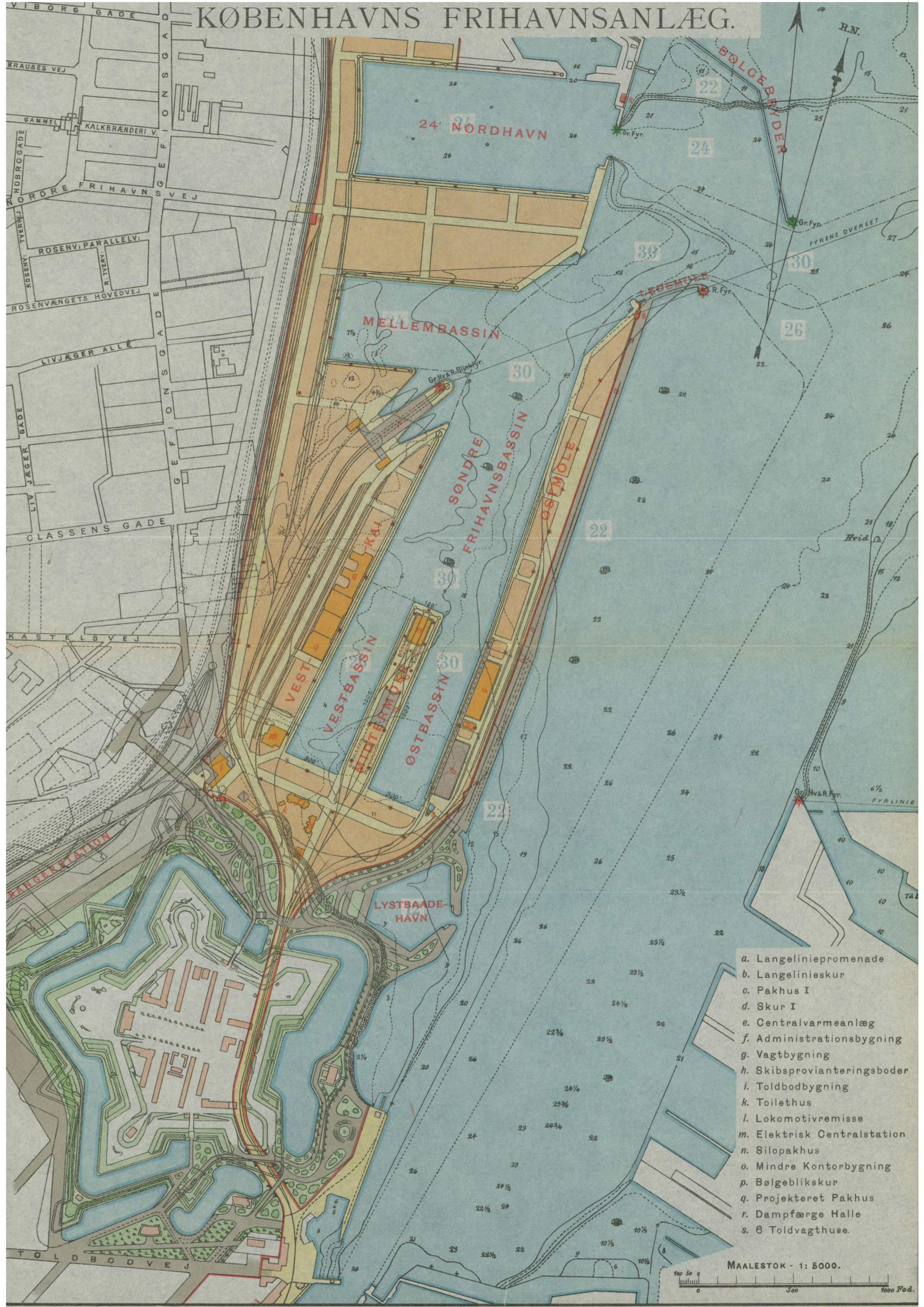
(Sluttet).

Naar jeg her siger »vende tilbage«, da er dette mindre korrekt, thi jeg tvivler om, at hvad der var i gamle Dage, saa meget var et virkeligt Tillidsforhold og en virkelig Solidaritet, men snarere bestod i, at Officererne stod for de underordnede i et odiøst Skær, stod som dem, der vare naaede ind i Landet med Guld og de grønne Skove — stod som de selv næppe ofte følte hel og sand Grund under Fødderne, om de overhovedet skænkede dette Forhold en Tanke — og et saadant Forhold er sikkert lidet ønskeligt og i vor Tid yderlig lidet holdbart. Man maa bort fra det »at synes« ind paa det »at være«; jeg ved saa vel, at der er adskilligt hos den enkelte — og jo ældre jo mere — der ikke ret vil forsones sig med denne Tanke, men det maa overvindes; der er efter min Mening forsømt saa meget, at skal der vindes med, maa der gøres et Arbejde, hvor Sagen faar Lov at staa over Personen.

Hr. H. kalder det fornuftigt, at Officererne søge at skjule deres Svagheder og Fejl saa meget som muligt, og derefter fremsætter han, at man ej kan være blind for, at de ikke ere fremme, hvor de burde være, f. Eks. m. H. t. Oplysning. Jeg mener at det at skjule er det ufornuftigste, de kunne gøre, det gælder tvertimod om at se, hvor Skaden er og djærvt give sig i Kast med dens Udbedring — derfor behøver den ej at lægges blot for al Verden —, og maa man end tale lavmælt over for de ældste, der er blevne ledede ind i Skæret af »de Danskes Vej til Ros og Magt«, saa gælder det for alle de yngre at tage fat med Kraft, og gaa de foran i et saadant Arbejde og saa søge, hver efter Evne, men med Alvor, at gøre det frugtbringende ogsaa for dem om Bord, der skulle tage Arv efter dem, da skal det kendes, at Ungdommen skal følge efter med Lyst. Man behøver blot at tænke paa de Gange, man har mødt en Sømænd, der havde sejlet med en Mand, der virkelig søgte at være noget for sit Mandskab; der er Begejstring blot hans Navn nævnes. Skibsførerne ere dem, der naturligt skulde have vor Tillid, men skal det gaa, som det nu gaar, da vil den hurtigere og hurtigere gaa over til Agitatorer i Land, og her spille Dampskibene en stor Rolle ved deres stadige Forbindelse med Land og mindre gode Blade.

Lad mig, da jeg nu berører Damperne, med det samme fremsætte min Tanke m. H. t. Uddannelsen af Befalingsmænd i disse. Jeg mener for det første, at der om noget Steds er

# KØBENHAVNS FRIHAVNSANLÆG.



- a. Langeliniepromenade
- b. Langelinieskur
- c. Pakhus I
- d. Skur I
- e. Centralvarmeanlæg
- f. Administrationsbygning
- g. Vagtbygning
- h. Skibsprovianteringsboder
- i. Toldbodbygning
- h. Toilethus
- l. Lokomotivremisse
- m. Elektrisk Centralstation
- n. Silopakhus
- o. Mindre Kontorbygning
- p. Bølgeblikskur
- q. Projekteret Pakhus
- r. Dampfænge Halle
- s. 6 Toldvagthuse.

MAALESTOK - 1: 5000.  
 0 100 500 1000 Fod.

liden Udsigt til, at Sømand kunne lære de Ting, der særlig klages over, at de mangle. For det andet: vi ere vel enige om, at Aandsnærværelse er det, der skal søges udviklet; men er dette ikke betinget af en rolig Indgaaen i det daglige Livs mangfoldige Smaa-træk, og er der stor Udsigt hertil i denne forcerede Fart? Ligeledes tiltrænges der for at udvikle denne Egenskab, at man temmelig ofte stilles overfor et vanskeligt Tilfælde, en snæver Vending, og i hvor vel jeg ser at saadanne ogsaa ofte forekomme i Dampere, tør jeg dog nok hævde, at de der sædvanligst ere af saadan Beskaffenhed, at kun den Befalende ser dem og forstaar dem. Et andet er det for den ældre, der er naaet til at kunne opfatte en Situation og dens Rækkevidde, for ham kan Forcingen endog være gavnlig.

Der tales i den senere Tid saa meget om Oprettelsen af Skoler i Sømandskab og Skoler for Begyndere. Jeg mener unægtelig det er en Uting, en Nødhjælp, som jeg vil stille i Klasse med Børnehjemmene i Land; men ville vore Skibsførere gøre deres til, at ogsaa Rederne faa Øjet op for f. Eks. Styrmandens ofte nedværdigende Stilling og alle ville i Enighed tage fat om Bord, hvor det ligger nærmest, for der at lære de unge, være en Støtte for de unge Navigatorer og arbejde paa at slette, hvad der er af usundt i Kløften mellem for og agter, da skal Interessen for vor Stand ogsaa vokse sig stærk i Land, og er der da et eller andet Led i Udviklingen, der ikke kan magtes ombord, men hvortil der f. Eks. maatte kræves en Vinterskole, da vil det blive en Bagatel baade at faa den oprettet og at faa den til at gaa. Men igen, om Bord maa der først og fremmest løftes.

Hvad dernæst angaar Hr. H's Klage over de slette Udsigter til Avancement, da vil jeg hævde, at disse under en alvorlig Kamp fremover ville blive i væsentlig Grad afhængige af Førerne, og saaledes kan der sikres den virkelig dygtige en Fremtid, medens vi have en god Drivfjeder hos de yngste. Med Hensyn til Udbetalingen af Hyren i Henhold til den ny Sølov, da finder jeg det ganske billigt, men ogsaa denne ny Regel staar som en Manen til Officererne om at være en moralsk Kraft om Bord, om de ønske Standen bevaret, og hvad angaar de 6—700 Kr., som en jevn begavet ung Mand behøver for at faa Eksamen, da kommer de nok lige saa vel, som der før i Tiden kunde blive til en lille Skibsfart.

Om den Sløvhed Hr. H. har lagt Mærke til hos Eleverne ved Navigationsskolerne, da vilde jeg gerne have Lov til at pege paa — foruden hvad af det foregaaende maatte være fremgaaet om Grunden hertil — at en meget slem Hindring, vi have at kæmpe mod ved Skolerne, er den ulykkelige Ide hos de unge, at det er noget ganske forskrækkeligt, her skal gøres ved dem, de fatte det ikke som et naturligt Led i deres Uddannelse, der staar i den nøjeste Tilknytning til, hvad de have erhvervet af praktisk Færdighed. Og jeg mener netop dette kommer af, at ældre Navigatorer saa ofte fremstille denne Sag som noget ganske forskrækkelig videnskabeligt Tøjeri — ja man fristes virkelig, naar man tænker paa hvorledes man selv er bleven fyldt med saadanne Forestillinger, til at tro, det gøres for selv at synes noget, og i saa Fald have vi atter her et beklageligt Udslag af: »De Danskes Vej — o. s. v.« I Stedet for at tage roligt fat paa Tingene, ser man som Følge heraf ofte Elever ligesom stillet op til at fyldes og smøres ind, noget der spilder Tiden.

Ved Skolerne er man her inde i et godt Spor, nemlig ved de forskellige Foredrag der holdes, som netop ville hjælpe til at indse, hvad der er Frugten af al grundig Læren, dette: hvor lidt man i Grunden kan, samtidig med, at det dog ikke faar én til at lade haant om, hvad man har inde.

Og lad mig saa til sidst sige et Par Ord om det faste Kontraktforhold. Jeg vil da tillade mig at henstille, om der ikke maa være et Gensidighedsforhold til Stede, for at dette kan være sundt og godt, og om et saadant findes for Tiden. Hvor gerne jeg vilde, jeg kan ikke tro det. Kun dettes Fremkomst i Forening med de bestaaende Love til at klare Begreberne er Garanti for Rømningens Ophør; det er et underligt Ord at sige at man vil vænne Søfolk til at være tilfredse hvor

de komme, al den Stund hver den, der i en Aarrække har færlede paa Søen, vil have set mangfoldige Tilfælde, hvor dette med fuld Grund maatte siges at være umuligt — menneskelig set.

Bedre Forhold om Bord er altsaa nærmest det Middel, jeg peger paa, idet jeg er vis paa, at vi ud herfra ville retledes i de øvrige Punkter. Har man et Samarbejde mellem Reder, Officerer, Mandskab, Navigationsskolerne og Hjemmene — og dette, som synes saa stort, bestaar simpelthen i, at den enkelte lader være at gaa uden om sin Pligt. Dog nytter det ikke, at den ene staar og venter paa, at de andre skulle komme med, men har han indset det, maa han straks tage fat selv efter sin Evne. Kan det komme fra oven, før den Tid naar os, da Agitatorer i Land, Agitatorer med gyldne Løfter og vilde Tanker, have faaet vore unges Tillid, da er der stor Sandsynlighed for en ypperlig Sømandstand til at tage Arv efter os; kommer det ikke, ja da vil denne Agitation ikke let faa bedre Jordbund end blandt Søens Sønner.

Men jeg tager ikke et Øjeblik i Betænkning at hævde, at da have vi selv hidkaldt disse Tilstande.

Aalborg d. 16de August. 1894.

## Bogø Navigationsskole

har udsendt sit Skoleprogram, af hvilket det fremgaar, at Skolen er 28 Aar gammel; i Januar 1885 indviedes den store ny Skolebygning, der nu benyttes. Den 1. Maj 1893 traadte den ny Styrmandslov i Kraft og Programmet indeholder derfor, foruden »Almindelige Skolemeddelelser« og »Vejledning i Søfartsforhold«, en Udvikling af »Skoleplanen« samt »Eksamensbestemmelserne«. Samtidig med den ny Styrmandslovs Ikrafttræden overtog Skolen selv Ledelsen af Skolehjemmet, hvor alle de Elever, der ikke høre hjemme paa Bogø, bo. Dette forestaas af en Bestyrer i Forening med Inspektøren. I den nu afsluttede anden Eksamenstermin af 1894 indstilledes og bestod 7 af Skolens Elever til første Afdeling. I anden Afdeling bestod ligeledes alle; 2 fik den udvidede Eksamen i Navigation, 2 tog Eksamen i Geografi og Vejrlære, 2 i Søret og Handelsvidenskab og 1 i Engelsk. 1 Elev har aflagt Fiskeskipperprøven. Elever optages fremdeles til enhver Tid. Uformuende Elever kunne vente en offentlig Understøttelse af 15 à 20 Kr. maanedligt, og efter bestaaet anden Afdeling 50 à 100 Kr. Skolens Lærere er som hidtil O. Mathiasen og A. Landt samt Forstanderen, cand. mag. S. Svendsen, der paa Forlangende sender Skolens Program og iøvrigt giver nærmere Meddelelse om Skolen. — Programmet ledsages af Prospekter af Skolebygningen og fra Bogø.

**Dansk Søfartstidende afslutter med nærværende Nummer sin første Aargang. Løbenumrene ville imidlertid fortsættes indtil 1ste Januar 1895, saa at 2den Aargangs Numre tage deres Begyndelse samtidig med det nye Kalenderaar. Samtidig udkommer Register for Tiden fra 1ste Oktober 1893 til 31ste December 1894 tilligemed et Register over de Varer, der have været averterede her i Bladet og de Firmaer, der forhandle dem.**

Enhver tiltrædende Abonnent erholder, saa vidt Oplaget rækker, det af „Dansk Søfartstidende“ udgivne, af Havnevæsenet udarbejdede Kort over Kjøbenhavns Frihavn.

Vi minde vore ærede Postabonnenter om, at de, for at undgaa Standsning i Bladets Forsendelse, snarest mulig maa forny Abonnement for Oktober Kvartal paa vedkommende Postkontor.

## Fra Sø og Land.

Lørdagen den 22de September løb det største Dampskib, der er bygget paa Skibsværftet i Flensborg, af Stabelen. Skibet, der tilhører det tyske Dampskibsrederi i Hamburg (Kingsin Linie) har følgende Størrelse: Længde 356', Bredde 42', Dybgaende 28'—10", det er klassificeret i Veritas † I  $\frac{3}{3}$  L 1. 1. PR, og er praktisk indrettet til Fragtfart. Skibets Navn er »Erato«; det er det 150de Skib, der er bygget paa Flensborg Skibsbygningsselskabs Værft.

Dampskibet Agersøund har optaget en ugentlig Fart mellem Korsør og Lybæk.

Dampskibs-Rederiet af 1889 i Hamburg giver  $4\frac{1}{2}$  pCt. i Udbytte for sidste Aar.

Det helsingørske Dampskibsselskab har besluttet at anskaffe et 3die Dampskib og optager i den Anledning et 5 pCt. Obligationslaan paa 300,000 Kr.

Den norske Bark Laplata ankom til Libau 17de September efter 150 Dages Rejse fra Venskabs-Øerne.

Paa Grund af de ugunstige Forhold i Skibsfarten er Danziger Skibsfarts Aktieselskab blevet opløst og Selskabets 5 Dampskibe »Artushof«, »Allawka«, »Echo«, »Herkules« og »Minister Achenback« ere solgte for 500,000 Mark. Aktionærerne slippe med et Tab af 38 pCt.

Den i vort forrige Nr. omtalte Skonnert, som af et russisk Krigsskib var indbragt til Libau, var Skonnertbrig Najaden, Kaptajn Ericksen, hjemmehørende i Faaborg. Skibet var paa Rejse til St. Petersburg.

Hamburg-Amerikanske Dampskibsselskab har besluttet at forøge Scandia Linien med 3 nye Dampere og derefter etablere en ugentlig Forbindelse mellem Stettin-Skandinavien-New-York. Samtidig optages i Ruten Stockholm, Malmø, Christiania, eventuelt Bergen, foruden som hidtil Helsingborg, Göteborg og Christianssand.

Konsul Charles Christensen af Firmaet Charles Christensen & Co. er udtraadt af dette Firma, for at oprette en Forretning, der væsentlig skal baseres paa oversøisk Transithandel med Kjøbenhavns Frihavn som Mellemlid.

Lars Kruses Mindesmærke. Efter hvad vi have bragt i Erfaring, er Mindesmærket nu opstillet paa Skagens Kirkegaard og vil blive afsløret den 3die Oktober.

### Fra Frederikshavn skriver vor Korrespondent den 25. September.

Dampskibet »Rhenania«, Kapt. W. Hip, af Køln indkom i Lørdags med en fuld Ladning Stenkul til Statsbanerne fra Ruhrort i Westphalen. Dette er den første Ladning, der ad Søvejen er kommen hertil fra de westphalske Kuldistrikter. Skibet, der er ganske nyt, er af en ret ejendommelig Konstruktion, for uden for meget Besvær at kunne passere ned ad Rhinen. Det er saaledes meget fladbundet, Masterne kunne lægges ned og Skorstenen sænkes, saaledes at man uhindret kan passere under de mange Broer. Det rummer c. 1200 Tons Stenkul.

Den tidligere Fører af den her hjemmehørende Kutter »Jensine«, Skipper N. C. Pedersen, der i Foraaret gjorde et ret vellykket Forsøg paa Helleflynderfiskeri med Bakker i

Nordsøen, indkom i Søndags med en tidligere i Grimsby hjemmehørende Kutter »Joseph of Hrimethæa«, som han har erhvervet  $\frac{2}{3}$  Part af. Det er Meningen at udruste dette Fartøj til at drive Bakkefiskeri i Nordsøen, specielt efter Helleflynder.

Kutteren »Prins Valdemar«, Skipper Fr. Thiel, udgik i Dag til Østerskrabning paa Bankerne nord for Terschelling.

Skonnerten »Andreas« af Vejle er paa Rejse fra Stettin til Bogense med en Ladning Cement grundstødt paa Omø Tofte. Skibet, der er læk i Bunden, har søgt Nødhavn i Korsør. En stor lastet Skonnertbrig er strandet  $\frac{1}{2}$  Mil Syd for Albuen. Assistance af en svitserisk Bjergningsdamper er tilkaldt. (R. B.)

Den russiske Dampfregat »Admiral-General« strandede i Tirsdags Eftermiddags paa Sydsiden af Refsnæs. Det er et stort, gammelt Træskib og er paa Øvelsestogt med flere Hundrede Marinesoldater. Akkord er afsluttet med Switzers Bjergningsselskab, og »Helsingør« ligger ved Strandingsstedet, men yderligere Hjælp er vistnok nødvendig for at faa Skibet af Grunden.

Et senere Telegram melder fra Korsør: Bjergningsdamperen »Helsingør« har i Form. Kl. 10 taget den russiske Fregat »General Admiral« af Grunden. Fregatten, der er indbragt i Kallundborgfjord, kom flot lige før to tyske Orlogsskibe, som den russiske Kaptajn havde tilkaldt, kom tilstede. (R. B.)

Reduktion i Dokudgifterne i Middlesbro on Tees. Firmaet W. J. Watson & Co. i Middlesbro meddeler Norg. Sjøfartst., at det har lykket dem at opnaa en betydelig Reduktion i Dokudgifterne for Skibe, der kommer fra Skagerak og Kattegat, Helsingør og Helsingborg indbefattede. Der betales før 6 d. pr. Reg. Ton. Nu betales 4 d. pr. Reg. Ton; for Udgaende betales der intet, selv om man gaar ud med Last. Da de fleste Skibe nu gaar ud med Last, maa vel Middlesbro anses som en af de billigste Havne paa den engelske Kyst.

Dampskibet Northgate af London, Roberts, indkom Mandag Aften i Esbjerg Havn; det har en Netto-Reg. Tonnage af 1575,01 Tons og var ladet med 3,162 Tons Korn til Firmaet Eriksen & Christensen. Det stikker 20 Fod og er det største Skib, der er indkommet i Havnen; det maatte losse en Del af sin Ladning i Lægtene, forinden det kunde passere Barren.

Svensk Skonnert Charlotte, fra Finland til Korsør med Trælast, er grundstødt paa Albu Triller. Bjergningsdamper »Rügen« assisterer.

Dødsfald. Forhenværende Skibsfører ved den kgl. grønlandske Handel Johan Frederiksen er afgaaet ved Døden.

## Lanterneføring under særlige Forhold.

(Uddrag af en Afhandling af R de Ryckere i »Belgique judiciaire« for 1894).

Det gælder en Undersøgelse af de forskellige Muligheder, der kunne frembyde sig med Hensyn til Lanterner — afset fra de Lanterner, der føres ifølge de internationale Regler, (rød Bagbords og grøn Styrbords for Sejlskibe og de samme to plus hvid Toplanterne for Dampskibe).

Et enkelt hvidt Lys kan betyde Tilstedeværelsen af:  
1) et Skib, der ligger for Anker eller er i Færd med at kaste Anker,

2) en Lodsbaad, der er i Lodsforretninger paa sin Station. En saadan skal dog mindst hvert 15de Minut vise et eller flere Blus (»flare up«). Dens hvide Lanterne er anbragt paa Mastetoppen, og kan følgende være højere oppe end Lanterne paa et Skib for Anker, hvilken ikke maa være højere oppe end 6 Meter (20 danske Fod),

3) et Dampskib, hvis Sidelanterner ikke ere synlige som Følge af Afstanden eller af Taage,

4) et Fiske-Fartøj, hvis Redskab har grebet fat i en Klippe eller anden Hindring. Dette Fartøj er saaledes blevet stationært og skal give samme Signal som om det laa for Anker,

5) en Sejl-Trawler med Slæbenettet nede, hvad enten nu dens Side-Lanterner ere usynlige paa Grund af Taage eller af Afstanden, eller de røde Blus ikke vises

6) et hollandsk eller belgisk Fartøj, der fisker med Drivnet eller er beskæftiget med Linefiskeri (»drifter« eller »longliner«) og hvis Fører har holdt sig til Ordlyden af sit Lands Forskrifter — eller endelig af

7) et Skib, som indbentes. Et saadant beløber kun at vise Lanterne med hvidt Lys fra sin Agterende, faktisk føre dog mange Skibe saadan Lanterne fast anbragt.

To hvide Lys, anbragte vertikalt, betyde Tilstedeværelsen af:

1) et bugserende Skib, hvis Side-Lanterner ere usynlige som Følge af Taage eller af Afstanden,

2) et Fartøj, der fisker med Drivnet eller er beskæftiget med Linefiskeri, og hvis Rute er direkte modsat den, man selv følger. Hvis de to Ruter ikke ere modsatte, ville de to Lanterne staa diagonalt,

3) en Damp-Trawler med Slæbenettet nede, hvis Rute er direkte modsat af den, man selv følger eller i alt Fald ikke over to Streger fra at være det,

4) en Sejl-Trawler med Slæbenettet nede, der foruden sin reglementerede Lanterne viser sit »feu d'hatacle« eller maaske en Lygte, der oplyser Dækket. Hvis denne Trawler ikke følger en Rute direkte modsat den, man selv følger, ville de to hvide Lys være stillede diagonalt, hvis Ruten er modsat, ville de staa vertikalt.

Hvis de to hvide Lys ere stillede horisontalt og i en Afstand af mellem 2 og 4 Meter, angive de Tilstedeværelsen af et belgisk Fartøj, der paa Flanderns Kyst i »le Ruppel« eller paa Scheldens tjener til at betegne Tilstedeværelsen af et Vrag eller hvilken som helst anden Hindring, eller anvendes til at optage sunkne Skibe. Disse to Lys skulle uden Afbrydelse være synlige i alle Retninger i en Afstand af mindst en Sømil (∞: Kvartmil).

Et grønt Lys eller et rødt Lys med et hvidt underneden angiver Tilstedeværelsen af en Sejl- eller Damp-Trawler med Slæbenettet nede.

Et grønt Lys og et rødt Lys, iagttagne paa samme Tid med et hvidt Lys forneden, angiver Tilstedeværelsen af en Sejl-Trawler med Slæbenettet nede, der styrer i direkte modsat Retning af den, man selv følger.

Tre røde Lys, anbragte vertikalt, betegne Tilstedeværelsen af et Sejl- eller Dampskib, beskæftiget enten med at lægge eller optage et Telegrafkabel\*) eller af et Skib, som paa Grund af særlige Omstændigheder, ikke er manøvrelygtigt. Disse Lys ere anbragte paa det Sted, der ellers er anvist for Dampers hvide Toplanterne; de ere anbragte i kugleformede Lanterne paa mindst 0,25 M's. Diameter og anbragte vertikalt i en Afstand fra hinanden af mindst 0,91 m.

Da de sidstnævnte Skibe ikke ere manøvrelygtige kunne de følgende ikke gaa af Vejen. De bør ikke have Sidelanternerne tændte, naar de ligge stille, men de bør derimod have dem tændte, naar de ere i Bevægelse, hvad enten det er for Sejl eller Damp.

\*) Dette stemmer ikke helt med den danske Adg. 18/2 87; thi efter dens § 5 skal af et saadant Telegrafkabel-Skibs 3 Lanterne den midterste vise hvidt Lys.

**Bidrag til Bladet bedes adresserede til Holsteinsgade 9, Kjøbenhavn Ø.**

## Spørgsmaal og Svar.

De bedes godhedsfuldt i Deres ærede Blad opgive mig, hvilke Bøger, der bedst egne sig for en Ikke-Fagmand til Selvstudium af Skibsbygning og de forskellige Skibsmaskiner og Kedler. Bøgerne kunne være skrevne paa Dansk, Tysk eller Engelsk; de maa helst være ikke for vidtløftige, men dog nogenlunde udtømmende.

Svar. Følgende Lærebøger bruges mest:

I Skibsbygning: »Handbuch für den Eisenschiffbau« von Otto Schlick (Leipzig).

»The modern practise of shipbuilding in iron and steel« by S. J. P. Thearle (London).

»Lærehog i Jernskibbygning« af J. C. Tuxen (Orlogsværftet, Kjøbenhavn).

I Maskinlære: »Die Schiffsmaschine« von C. Busley (Kiel).

»A manual of marine engineering« by A. E. Slaton (London).

»Læren om Skibsdampmaskinen« af A. H. M. Rasmussen (Kjøbenhavn).

Ønsker Forespørgeren ikke at gaa i Detailler, ville vi anbefale ham at benytte en til Brug for Styrmand og Skibsførere af A. H. M. Rasmussen (Kjøbenhavn) udarbejdet Skibsmaskinlære, der tillige omfatter Grundtrækkene i den moderne Skibbygning.

**Klager over Bladets Forsendelse bedes hurtigst muligt indsendte til Holsteinsgade 9, Kjøbenhavn. Ø.**

## Skibsefterretninger.

### Dampskibe.

#### Det forenede Dampskibsselskab.

Alexander III, Rabe, anløb Castletown 21. Septbr., afgik fra Portland til Algier, Tunis, Piræus, Smyrna, Saloniki, Konstantinopel, Sevastopol og Odessa. — A. N. Hansen, Thidemann, ankom 13. Septbr. til St. Petersborg. til Kbhvn., Antwerpen, og Sortehavet. — Antwerpen, Caroc, ankom 23. Septbr., til Batum, til Novorossisk, Sevastapol og Odessa. — Baron Stjernblad, Michelsen, ankom 24. Septbr. til Neapel, til Bari og Sicilien. — Castor, Kruse, ankom 23. Septbr. til Genua, til Livorne, Sicilien, Denia og Kbhvn. — Chr. Broberg, Gøtsche, ankom 22. Septbr. til Raumo, til Kbhvn., Alicante, Valencia, Barcelona, Marseille og Italien. — Dagmar. Hansen, anløb 23. Septbr. Castletown Portland til Kbhvn. og Østersøen. — Douro, Brabrand, ankom 20. Septbr. til Bordeaux til Kbhvn., Stettin og Danzig. — Georgios I, Rohde, afgik 24. Septbr. fra Riga, til Kjøbenhavn, Antwerpen og Sortehavet. — J. C. Jacobsen, Bech, afgik 22. Septbr. fra Cadiz til Cartagena, Alicante, Denia, Valencia og Malaga. — Kiew, Rasmussen, ankom 25. Septbr. til Antwerpen, til Kbhvn. og St. Petersborg. — Kursk, Staal, afgik 21. Septbr. fra Kjøbenhavn, til St. Petersborg. — Leopold II, Jespersen, afgik 21. Septbr. fra Kjøbenhavn, til St. Petersborg. — L. P. Holmblad, Ingerslev, afgik 21. Septbr. fra Odessa, til Smyrna, Piræus, Antwerpen, Kjøbenhavn og St. Petersborg. — Nordjylland,

Jensen, afgik 25. Septbr. fra Kjøbenh., til Lissabon og Oporto. — O. B. Suhr, Koch, ankom 21. Septbr. til Kbhvn., til Hernøsand og Norrkøping. — Omsk, Kihl, ankom 17. Septbr. til Odessa, til Constantinopel, Smyrna, Piræus. Antwerpen, København og St. Petersborg. — Tejo, Fenger, ankom 24. Septbr. til Cadiz, Lissabon København og Østersøen. — Botnia, Holm, afgik 26. Septbr. fra Kjøbenh., til Hangø. — Tomsk, Petersen, ankom 24. Septbr. til Kbhvn. til St. Petersborg. — Vesuv, Gade, afgik 25. Septbr. fra Københ. til St. Petersborg. — Viking, Jørgensen, afgik 25. Septbr., fra Dartmouth til Kbhvn og St. Petersborg. — Westa, Corfütz, ankom 25. Septbr. til Kbhvn., til St. Petersborg.

Esbjerg, Bentzen, ankom 26. Septbr. til Esbjerg. — Esbern Snare, Holm, afgik 27. Septbr. fra Odense, til Newcastle via Frederikshavn. — Georg, Therkildsen, afgik 26. Septbr. fra Newcastle til Kjøbenhavn. — Knuthenborg, Hansen, afgik 25. Septbr. fra Newcastle til Aalborg. — Kronen, Petersen, afgik 25. Septbr. fra Newcastle til Nykjøbing F., — Lolland, Ankersen, ankom 24. Septbr., til Kbhvn. — Olga, Fischer, afgik 27. Septbr. fra Kjøbenhavn til Newcastle. — Riberhuus, Kolster, afgik 25. Septbr. fra Grimsby til Kbhvn. — Storebelt, Güllich, afgik 26. Septbr. fra Nakskov, til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Union, Bloch, afgik 25. Septbr. fra Aalborg, til Leith, via Odense, Aarhus.

Anglo Dane, Petersen, afgik 25. Septbr. fra Antwerpen, til Kbhvn. og Libau. — Axelhuus, Goll, afgik 26. Septbr. fra Kbhvn., til V. Norge. — Bergenhuus, Jørgensen, ankom 26. Septbr. til Kbhvn. til Køningsberg. — Charkow, Norden, ankom 25. Septbr. til Kbhvn. til Libau. — Christian IX, Møllerup, afgik 25. Septbr. fra Hull til Kbhvn., og Køningsberg. — Christianssund, Jensen, afgik 24. Septbr. fra Trondhjem til Vestnorske Byer, Kjøbenhavn og Stettin. — Frederik, Harboe, ankom 24. September til Køningsberg, til Kjøbenhavn og Hull. — Jolantha, Hansen, ankom 24. September til Hamburg, til Kjøbenhavn og Danzig. — Kasan, Thomsen, ankom 24. September til Kbhvn. til London. — Laura, Christiansen, ankom 26. Septbr. til Granton til Færøerne og Island — Libau, Andersen, afgik 26. Septbr. fra Kjøbenhavn til Hamburg. — Lion, Kromann, ankom 26. Septbr. til Danzig, til Kjøbenhavn. — Louise, Brabrand ankom 23. Septbr. til Hull, til Kbhvn. og Køningsberg. — Morsø, Lind, afgik 25. Septbr. fra Kbhvn. til Danzig. — Moskov, Petersen, passerede 24. Septbr. Hantsholm til Antwerpen. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom 26. Septbr. til Riga til Kbhvn. og Antwerpen. — Odin, Frisette, ankom 22. Septbr. til Køningsberg, til Kbhvn. og Hamburg. — Perm, Christensen, ankom 23. Septbr. til London, til Havre, Kbhvn. og Libau. — Pregel, Egidiusen, afgik 25. Septbr. fra Københ. til Antwerpen. — Romny, Blom, ankom 23. Septbr. til Libau, til Hull. — Thyra, Garde, afgik 18. Septbr. fra Granton til Færøerne og Island. — Tula, Paaske, afgik 26. Septbr. fra Kbhvn. til Stettin. — Vendsyssel, Sørensen, ankom 24. Septbr. til Københ. til Køningsberg. — Ceres, Svensson, ankom 26. Septbr. til Libau. til Kbhvn og London. — Fanø, Andersen, ankom 25. Septbr. til Hull, til Kjøbenh. og Libau.

### Dannebrog.

Amalienborg, Olsen, ankom til Blyth 24. Septbr., laster til Hjemstedet. — Christiansborg, Ewaldsen, ankom til Ghent 22. Septbr. — Fredensborg, Andersen, afgik fra Cardiff 18. Septbr. til Cronstadt. — Frederiksborg, Hartmann, ankom til Rotterdam 25. Septbr. — Rosenborg, Schultz, ankom til Holmsund 21. Septbr.

### Carl, Skjold, Gorm.

Gorm, N. W. Schmidt, afgik fra Newcastle 21. Septbr., til Kronstadt. — Frode, C. F. Christensen, afgik fra Kronstadt 11. Septbr. ankom til Rotterdam 17. Septbr. — Knud, N. P. Jørgensen, afgik fra Rotterdam 26. Septbr. til Grimsby. — Svend, Aug. S. Hveysel, afgik fra Rotterdam 22. Septbr., ankom Blyth 23. Septbr. — Erik, H. W. Wisberg, afgik fra St. Petersborg 21. Septbr. til Rouen. — Skjold, N. O. Risø, afgik fra Rouen 20. Septbr., ankom til Newcastle 23. Septbr. — Danmark, Th. Heintzelmann, afgik fra Rouen 18. Septbr., ankom til Blyth 21. Septbr. — Olaf, C. Holst, afgik fra Christiania 21. Septbr., ankom til Blyth 24. Septbr. — Volmer, J. P. Jørgensen, afgik fra Blyth 20. Septbr. til Kronstadt. — Dan, C. M. Kraemer, afgik fra St. Petersborg 15. Septbr., ankom til Amsterdam 22. Septbr. — Magnus, W. Aaris, afgik fra Stettin 21. Septbr., ankom til Libau 23. Septbr.

### Kjøbenhavn.

Carl Hecksher, Petersen, afgik fra Riga 21. Septbr. til

Amsterdam. — Fyen, Petersen, afgik fra St. Petersborg 21. Septbr. til Rotterdam. — Hafnia, Neergaard, afgik fra Riga 22. Septbr. til Amsterdam. — Jylland, Starck, ankom til Dunkerque 19. Septbr., afgik 22., ankom til Sunderland 24. — Russia, Rasmussen, ankom til Delfzyl 22. Septbr. — Sjælland, Hansen, afgik fra Riga 20. Septbr., ankom til Antwerpen 25. Septbr.

### Nordsøen.

England, Petersen, ankom til Windau 21. Septbr. — Holland, Hansen, ankom til Kbhvn. 22. Septbr. — Rusland, Schmidt, ankom til Warkworth 22. Septbr. — Skotland, Albrechtsen, ankom til Leith 24. Septbr. — Tydskland, Jørgensen, afgik fra Swansea 21. Septbr. til Kbhvn.

### The anglo Dane Steam Ship Company Limited.

Swarland, Pii, ankom til Rotterdam 23. Septbr.

### Thingvalla.

Hekla, Laub, afgik fra Christianssand 21. Septbr. til New-York. — Island, Skjødt, afgik fra Christiania 25. Septbr. til Kbhvn. — Thingvalla, Berentzen, afgik fra Christianssand 7. Septbr., ankom til New-York 21. Septbr.

### Det danske Petroleums-Aktieselskab.

Christine, Larsen, afgik fra Kbhvn. 22. Septbr. til New-York, passerede Port of Ness 25. Septbr.

### Det Store Nordiske Telegrafelskab.

H. C. Ørsted, Ørsted, er paa Kabelreparation i Nordsøen. — Store Nordiske, Suenson, ligger i Shanghai.

### Det Dansk-Russiske Dampskibsselskab.

Peter Berg, Chr. Jensen, afgik fra Newcastle 14. Septbr., ankom til Kronstadt 21. Septbr. — Alexander Shukoff, L. Johnsen, afgik fra Newcastle 14. Septbr., ankom til Kronstadt 20. Septbr. — Johan Siem, J. Rasmussen, afgik fra St. Petersborg 17. Septbr., ankom til London 24. Septbr. — Pawel Andrejoff, P. Mørch, afgik fra Rotterdam 23. Septbr., ankom til Hull 24. Septbr.

### Jydsk-Engelske Dampskibsselskab, Aarhus.

Hengest, Olsen, afgik fra Aarhus 20. Septbr., ankom til Newcastle 23. Septbr. — Octa, Enemark, afgik fra Newcastle 19. Septbr., ankom til Gøteborg 23. Septbr. — Ørrik, Erichsen, afgik fra Gøteborg 20. Septbr., ankom til Newcastle 23. Septbr.

### Urania.

Sirius, Jensen, ankom til Ørnskoldsvik 21. Septbr. — Urania, Callesen, ankom til Ijo Roytta 19. Septbr.

### J. Lauritzen, Esbjerg.

Nerma, Degn, afgik fra Manchester 14. Septbr., ankom til Sunderland 25. Septbr. — Nordsøen, Meinertz, ankom til Esbjerg 21. Septbr., afgik 26. til Ghent.

### Sejlskibe.

#### Fanø, Nordby.

Anna Mathias, Madsen, afgik fra Valparaiso 5. August til Cajo. — Anna Marie Schwalbe, Brinck, afgik fra Valparaiso 4. Aug. til Purta Arenas. — Cathrine, Hansen, ankom til Rio Janeiro 19. Septbr. fra Macau. — Cito, Lassen, ankom til Molukkerne 12. Septbr. fra Amsterdam. — Esmeralde, Madsen, ankom til Santos 18. Septbr. fra Liverpool. — Frantz Schwalbe, Poulsen, ankom til Lissabon 23. Septbr. fra Gorontala. — Helene, Sørensen, ankom til Rio Grande 15. Septbr. — Ines Røhl, Jessen, ankom til Victoria 10. Aug. fra Hamburg. — Ingmar, Jørgensen, ankom til Hamburg 22. Septbr. fra Rio Grande. — Laura, Toft, afgik fra Mauritius 24. August til Reunion. — Medor, Svarrer, indkom til Harwich for Proviant 21. Sept. paa Rejsen fra Esmeralde, Afgik samme Dag til Hamburg. — Nancy, Pedersen, ankom til Hamburg 25. Sept. fra River Plate. — Paul, Hensen, afgik fra Santos 25. Aug. til Altata. — Professor, Kallesen, afgik fra India Point 20. Aug. til Gloucester. — Røhl, Nørby, ankom til Hamburg 23. Septbr. fra Maracaibo.

#### Fanø, Sønderho.

Killeena, Hansen, afgik fra Hamburg 14. Septbr. til Ceara, passerede Dungeness 17. Sept. — Mary, Lydom, ankom til Geestemünde 24. Septbr. fra St. Petersborg. — Phoenix, Øble,



ankom til Santos 23. Septbr. fra Rangoon. — Signal, Anthonisen, ankom til Esbjerg 22. Sept. fra Makrelfiskeri under Norge — Vennerne, Aarre, ankom til Aberdovey 24. Septbr. fra Rosario.

### Chr. Simoni, Aalborg.

Flora, Larsen, ankom til Kotka 21. Sept. — Kirstine, Ægdiussen, ankom til Clackmannan 25. Septbr. — S. J. Lund, Kyllsbech, afgik fra Kallundborg 23. Septbr. til Haraies.

## Fragtberetninger.

D'Hr. Holm & Wonsild, Kjøbenhavn og Lübeck, meddele os den 26 September:

For Dampere noteres:

Reval: London 1/—, Hull 1/—, Rotterdam 1 1/2 d., Antwerpen, Dunkirk eller Ghent 1 1/2 d., Rouen 1/3 à 1 1/4 d., alt pr. 496 lbs. Hvedebasis, til Stettin eller Lübeck 9/10 M., pr. 2000 Kilos Rugbasis.

Riga: London 10 1/2 à 1/—, Hull 10 1/2 à 1/—, Antwerpen 10 1/2 à 1/—, Ghent 10 1/2 à 1/—, Dunkirk 1/—, Rotterdam 10 1/2 à 1/—, alt pr. 320 lbs. Havrebasis, til Lübeck 10/11 M. pr. 2000 Kilos Havre.

Libau: London, Hull, Leith 1/—, Bremenstadt 1/—

Rotterdam 1/—, Antwerpen 1/— à 1 1/2 d., Rouen 1/3 d., alt pr. 320 lbs. Havrebasis.

Danzig: Dunkirk 15 Mark pr. 2000 Kilos Melasse til Danmark, 40 Pf. pr. 50 Kilos Klid. Danmark—Hull 1/3 d. pr. 448 lbs Byg Danmark—Vestnorge 5 Kr. pr. 1000 Kilos Byg. Middlesbro—Kastrup 5/6 d. pr. Ton Phosphate. Kjøbenhavn—Helsingfors 5 M. pr. 1000 Kilos Byg. Helsingfors—Kjøbenhavn 21 M. pr. Stds. Bræder.

Sejlskibsfragter:

St. Petersburg—Danmark 16/17 M. pr. 2000 Kilos Oliekager. Riga—Danmark 15/16 M. pr. 2000 Kilos Byg. Königsberg—Danmark 50 Pf. pr. 50 Kilos Klid. Danzig—Danmark 45 Pf. pr. 50 Kilos Klid. Danzig—Danmark 30 Pf. pr. 50 Kilos Oliekager. Stettin—Danmark 20/25 Pf. pr. 50 Kilos Oliekager. Danmark—England 1/9 d. Londonerbasis pr. 448 lbs. Byg. Danmark—Hull 1 1/4 d. pr. 448 lbs. Byg. Danmark—Østnorge 55/60 Øre pr. 100 Kilos Byg. Nordfrankrig—Danmark 9 à 10 frcs. pr. 1016 Kilos Oliekager. Antwerpen—Danmark 14 à 15 frcs. pr. 1016 Kilos Klid. Cardiff—Danmark 10 à 11 sh. pr. 1016 Kilos Klid. Barrow—Danmark 10 sh. pr. 1016 Kilos Klid.

D'Hr. N. Johansen & Dahl, Liverpool, meddele os under 22. September:

Fragtmarkedet vedbliver slæbende til lave Noteringer uden Forandringer i disse af nogen Betydning.

Vestkystfragterne ere stille; San Francisco fastere og Calcutta-Markedet rapporteres lidt bedre.

Kulfragterne til Middelhavet ere gaaede lidt højere for

## Efterretninger for Søfarende.

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

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

Limfjorden, I Thyborøn-Kanal er Dybden for Tiden ved Højvandstid:

Paa Havrevlen 11 Fod.

I Kanalen 12 Fod.

Paa Fjordgrunden 11 Fod.

### Østersøen, Sundet og Lille Belt.

Sverig. Sundet. Under Sildefiskeriet i Sundet tændes paa Bredgrundet, paa Fyrets tidligere Plads, et hvidt, fast Fyr, som vises fra en Pæl.

Gotland. Fårösund. Den 20de September 1894 tændes Fyret paa Skarsgrundet ved det S.-lige Indløb til Fårösund.

Östergötlands Skjærgaard. Mellem Arkö og Håskö Lodspladser er afmærket et indenskjærs Farvand, Ø. for det tidligere benyttede.

### Kattegat og Skagerak.

Sverig. Bohuslän. I Stedet for det i 1893 ødelagte Stangmærke paa Långefysköka i Sotefjorden er der udlagt en Vager med sort Stage og Tremmer i 13 1/2 Fv. Vand, fra Långefysköka i Ø. 3/4 N. og fra Grunden Tornet i Ø. t. S., 70 Alen. 58° 29' 46" N. Br. 11° 12' 44" Ø. Lgd.

### Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Rusland. Det Hvide Hav. Det hvide, faste Fyr paa Øen Sosnovez er forandret til et hvidt Blinkfyr, som hver Minut viser Tre-Blink.

Norge. Ytre Mykerne. Den 1ste Oktober 1894 tændes paa Ytre Mykerne en Fyrlampe. Den viser Lys med Formørkelses Horisonten rundt, undtagen i enkelte smaa Vinkler mellem N. 87° Ø gennem Ø. og S. til S. 41° V., hvor Landet skjuler Fyret. Lyset er rødt fra S. 31° V., klos til Finnø-Ø.-Kant, til S. 34° V., fra S. 41° V. til S. 85° V., fri N. om Mærra og Kammaren, fra N. 20° Ø. til N. 31° Ø., over og vel fri paa begge Sider af Knusfaldene (Storfaldene), fra N. 43° Ø., fri N. om Skjervøboerne, til N. 77° Ø. klos til Juteøn SØ. Pynt, og fra S. 62° Ø. til S. 66° Ø., over og vel fri paa begge Sider af Kjøløfaldene; iøvrigt hvidt. Flammens Højde: 111 Fod. Synsviddens: 6 Kml. Brændetid: 15de August—30te April. Fyret vises fra et 10 Fod højt. rødt Jerntaarn.

Beliggenhed: 66° 45' 45" N. Br. 12° 29' 55" Ø. Lgd.

Tydskland. Amrom. I Norder Aue ligger ved Amrom

Havn en graa Fortøjtønde, mærket »K. M. Schmaltief«. 54° 38' N. Br. 8° 25' 6" Ø. Lgd.

Norder Piep og Süder Piep. Sort Spidstønde Nr. 11 i Russen Loch ved Foreningen mellem Norder Piep og Süder Piep ligger paa 54° 6' 57" N. Br. 8° 46' 51" Ø. Lgd.

Elben. Brunshausen Lods-Station er nedlagt.

Weser. I Alten Weser ligger rød Stumpstønde B med Flag paa 53° 53' 15" N. Br. 8° 5' 22" Ø. Lgd.

I Wurster Farvand er Vragtønden ved den røde Spirtønde R inddragen.

Paa Wurser Watt staar et Vandstandsbrædt, der i Meter viser Dybden paa det flakke Sted ved Brinkamahof. 53° 40' 22" N. Br. 8° 26' 16" Ø. Lgd.

Ø. for Blexer Plate ligger den gule Karantænetønde paa 53° 34' 1" N. Br. 8° 31' 54" Ø. Lgd.

Ved Blexer ligger rød Spirtønde H paa 53° 31' 31" N. Br. 8° 33' 46" V. Lgd.

Neuenlander Stel røde, faste Fyr lyser fra SV. 5/8 V. gennem V. til V. 3/8 N. 53° 25' 2" N. Br. 8° 30' 36" Ø. Lgd.

Ved Indløbet til Holz- und Fabrikhafen i Bremen tændtes den 1ste September 1894 et fast Fyr, som viser hvidt Lys, undtagen fra V. 3/8 N. til NV. 5/8 V., hvor Lyset er grønt, og fra SØ. 3/8 Ø. til SØ. 5/8 S., hvor Lyset er rødt. Flammens Højde: 29 Fod. Linseapparat af 6te Orden. Fyret vises fra en graa Baake.

Ved Lankenau skal man forandre Kurs, naar det grønne Lys kommer frem.

Paa Strækningen »Holzhafen und Freihafen« kommer det røde Lys frem, naar man kommer den højre Bred for nær.

Beliggenhed: 53° 6' 7" N. Br. 8° 45' 33" Ø. Lgd.

I Neue Weser er Rothen Grund tiltagen. Rød Spirtønde E er derfor flyttet og ligger nu i 6 1/2 Fv. Vand. 53° 49' 57" N. Br. 8° 6' 9" Ø. Lgd.

I Fedderwarder Farvand er sort Spidstønde Nr. 1 flyttet og ligger nu paa 53° 42' 8" N. Br. 8° 17' 36" Ø. Lgd.

Zeegat van Norderney. Ved Ø.-Siden af Vraget, som ligger sunket paa Brander Plate, er udlagt en grøn Vragtønde. Masten paa Vraget er forsvunden.

Norderney. Ved Norderney V.-Side er udenfor Bolværk B, V. for Victoria Halle, udlagt en sort Spidstønde. 53° 42' 36" N. Br. 7° 8' 15" Ø. Lgd.

Holland. I Holland er Vinterafmærkningen i 3die Distrikt paabegyndt. Styrbords Side afmærkes med røde, spidse Vagere, Bagbords Side med stumpe Vagere.

Zuiderzee. I Slijk S. for Enkhuisen, er V. for det tidligere Farvand uddybet et nyt Farvand med 7 1/2 Fod Vand. Ledefyrene ved Enkhuisen flyttes, saa at de lede i det nye Farvand, som ogsaa skal afmærkes. Afmærkningen i den ydre Del af Slijk inddrages.

Nærmere Meddelelse senere.

nogle Pladers Vedkommende, men ere dog endnu langt fra regningsvarende.

Fra Galveston og New-Orleans rapporteres flere Fragt-slutninger til Liverpool til 35/— og 36/—, hvilket viser en Nedgang i disse Fragter sammenlignet med hvad der opnaaedes for 2 å 3 Uger siden.

For Dampskibe sluttedes blandt andet som følger:

Odesa til Kjøbenhavn 10/9 for 4500 Tons, Taganrog til London 11/6, kompletterende i Novorossisk å 9 6, Donau 12/ å 13/—, Coosaw 13/—, Cyprus til Hull 11/6, Seville til Goole 7/3, Cassablanca til U. K. 1/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, Saffi 2/— for 6000 Quarters — 4 pence mere for 4000 Quarters Baad. — Huelva til Saltport eller Runcorn 9/—, New-York 9/—, Bilbao til Middlesbro 5/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, Helsingfors til Grimsby 22/6 for 500 Stds., Gefte til London 21/— for 620 Stds., Umeå til Sunderland 24/3 for 350 Stds., Kotka og Wiborg til Amsterdam 22/9 for 500 Stds.

Hamburg til Charleston 8/3 for Salt. — Cardiff til Taragona 7/—, Barcelona 8/6, Alicante 6/6, River Plate 11/6, Donau 7/—, Nagasaki 18/—.

Newcastle til Seville 5/9, Triest 5/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, Bilbao 3/3, Konstantinopel 4/6, Spezzia 4/—.

For Sejlskibe sluttedes som følger:

River Mersey til Buenos-Ayres 10/6, Rosario 12/—, Hull til Buenos Ayres 10/—, Cardiff til Buenos-Ayres 11/—, Monte Video 11/, Rosario 11/3, Rio Janeiro 13/9, Mauritius 11/6; Middlesbro til Cape 11 9.

San Francisco 26/3, Portland 33/—, Tacoma 31 3. — Vestkysten 25/— for Salpeter, 27/6 for Guano, Rangoon til Rio Janeiro 30/—.

D'Hrr. Funch, Edye & Co., New York, meddele under d. 14. September:

Vi kunne ikke melde om nogen Forandring til det Bedre i Dampskibs-Fragtmarkedet, som holder sig lige saa livløst som forud. Maispriserne holdes altfor høje, til at nogen Eksport af Betydning kan finde Sted. Den eneste Befragtning af fuld Kornladning er af en Ladning, som har været solgt for flere Uger siden. Partraterne vedblive at gaa nedad. Efterspørgslen efter Dampere er i det hele taget overalt meget ringe. Sejlskibs-Raterne holde sig faste, og i nogle Tilfælde, specielt til Ostindien, er der opnaaet en Fremgang, og efter alt at dømme, synes en Bedring at være at forvente i denne Retning. I andre Retninger har der kun været gjort meget lidt og i Særdeleshed holde Raterne sig fra de sydlige Havne svage og med en nedadgaende Tendens.

Der er betalt følgende Rater:

Philadelphia til Stockholm Korn 3<sup>3</sup>/<sub>4</sub> d., New Orleans eller Galveston til Liverpool Bomuld 37/6 d., Bremen 37/, Havre 38/.

New York til Dunkirk Petroleum 2/6 d., Exmouth 2/6, Marseilles 2/3, Stettin eller Danzig 2/4.

Philadelphia til Stockholm 2/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, Dunkirk 2/3 å 2/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, Lissabon 12 c., Neapel 2/6 d. og 12 c., New York til Shanghai 22 c., Hong Kong 17<sup>1</sup>/<sub>4</sub> c., Java 17, 18, 19 cents.

Miramichi til Englands Vestkyst Planker 40/, Mobile til Storbritanien eller Kontinentet Tømmer 87/6. Montreal til Buenos Ayres Trælast Doll. 8,50, Brunsvich til Rio de Janeiro Trælast Doll. 14,50, Pensacola til Rio de Janeiro Trælast Doll. 14.

**England. Humber.** Et Fyrskib, som viser et hvidt, fast Fyr, er i 7 Fod Vand, Lavvande, udlagt N. for *Hull Middle Sand* paa Tønde Nr. 11's Plads. 53° 44' 15" N. Br. 0° 19' 0" V. I.gd.

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

**Englands S.-Kyst.** Den 30te August. Vrag af tremastet Skib paa 1,000 å 1,200 Tons; 18 å 20 Kml. SSV. for *Start Point*. Skibet var sort, kobberforhudet og laa paa Bagbords Side; Rejsningerne tildels gaaede overbord.

### Nordlige Atlanterhav.

**Frankrig. Ile d'Yeu.** *Ile d'Yeu* Fyr er slukket og et hvidt fast, midlertidigt Fyr tændt paa Fyrtaarnets Galleri. Det lyser Horizonten rundt, undtagen fra N. 30° Ø. gennem Ø. til S. 45° Ø., hvor det skjules af Fyrtaarnet. Flammens Højde: 168 Fod.

**New Brunswick. Chaleur Bay.** *Chifton* Fyr hedder nu *Stonehaven* Fyr. 47° 45' 30" N. Br. 65° 21' 0" V. Lgd.

**Nova Scotia Ø.-Kyst. Lunenburg Bay.** Taagehornet paa Ø.-Enden af *Cross Island* giver nu hver 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Mimut Et-Stød af 20 Sekunders Varighed.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. Boston Harbor. Massachusetts.** I *Back Channel* eller *Way Channel* ere følgende Tønder udlagte:

*Thompsons Island Point* sorte Spirtønde Nr. A. 1 i 18 Fod Vand, fra *Tompson Island* Ø.-Kant i N. 30° V. og fra *Spectacle Island* N.-Kant i S. 67° V.

*Tompsons Island East* sorte Spirtønde Nr. 1 i 15 Fod Vand fra *Long Island Head* Fyr i S. 74° V. og fra *Apple Island* Midte i S. 2° V.

### Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**Italien. Messina Stræde.** Paa Ankerpladsen *El Paradiso*

er udlagt en cylindrisk Tønde c. 500 Alen fra Land, fra Fyret *Pointo Pezzo* i S. 83° V. og fra Fyret *Pointe Secca* i N. 3° Ø.

Der skal udlægges endnu to Tønder paa Ankerpladsen.

### Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. Grand Lake. Louisiana.** *Shaubs Island* Pælefyrr er slukket. Et hvidt, fast Pælefyrr er tændt paa SV.-Pynten af *Rabbit Island*.

**Trinity Shoal. Louisiana.** Fyrskibet Nr. 43, som laa 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Kml. N. for *Trinity Shoal*, er inddraget og udlægges ikke mere. Paa Fyrskibets Plads er udlagt en rød Klokke-tønde.

### Karantænebestemmelser m. m.

**Danmark.** — Bestemmelserne i 2det Afsnit I. af Lov om Foranstaltninger mod smitsomme Sygdommes Indførelse i Riget af 2den Juli 1880 ere satte i Kraft overfor Skibe, som ankomme fra *Lilleasien* og ophævede overfor Skibe, som ankomme fra *Leith*.

**Færgerne.** — Bestemmelserne i Lov af 8de Januar 1872 om Foranstaltninger til at forhindre Koleras Indbringelse til *Færgerne* ere satte i Kraft overfor Skibe fra Havne i *Lilleasien* og ophævede overfor Skibe fra *Leith* og *Glasgow*.

**Frankrig.** — Skibe fra *Finland*, *russiske* og *tydske* Havne ved *Østersøen* og fra *tydske*, *hollandske* og *belgiske* Havne ved *Nordsøen* underkastes Lægetilsyn. Skibe fra samme Havne, *Hamborg* og *Bremen* undtagen, underkastes Desinfektion. Passagerer og Mandskab i Skibe fra *Hamborg* og *Bremen* maa kun gaa i Land efter speciel Lægeundersøgelse og eventuel Konsignation.

**Tyrkiet.** — Den 24 Timers Karantæne for Havne ved *Marmorhavets* Kyst er udvidet til at gælde Kysten indtil *Pandermo* inklusive. Kommunikation med Kysten mellem *Guemlek* og *Mudania* er forbudt.

Observationskarantænen overfor Skibe fra den *asiatiske* Kyst i *Det Sorte Hav* mellem den *tyrkisk-russiske* Grænse og *Awa* er ophævet og almindelig Lægeundersøgelse paabudt.

**Portugal.** — *Dortrecht* er erklæret for kolerasmittet og *Haarlem* for kolerafri. *Britisk Guyana* er erklæret fri for gul Feber.

**Spanien.** — *Dortrecht* og *Adrianopel* samt 85 Kml. Omkreds er erklæret for kolerasmittet.

Der tilstaaes Skibe fra *Trinidad* og 85 Kml. Omkreds fri Praktika.

### ABONNEMENTSPRISEN

er 1 Kr. 60 Øre pr. Kvartal, foruden Postpengene. Enkelte Numre 20 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 18, St. 11—3 og Holsteinsgade 9, Ø., hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges hos „Adam“, Højbroplads og Tivoli, „Lynet“, Bredgade, hos Avisvælgere i Havnen og flere Steder.

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

KJØBENHAVN. — TRIERS BOGTRYKKERI (R. J. SCHOU).

### AVERTISSEMENTSPRIS:

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

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER FREDAG.

Nr. 54.

Kjøbenhavn, Fredag den 5. Oktober 1894.

1. Aarg.

INDHOLD: Liggedagens Begyndelsestidspunkt. — Lodseriet i Sundet. — Fiskeri og Sejlads. Af Kaptajn i Flaaden C Trolle. — Fra danske Skibsførere. — Fra Sø og Land. — Skibsefterretninger. — Fragtberetninger. — Efterretninger for Søfarende.

Telegr.-Adr.:  
„The, Kjøbenhavn“.

H. P. Sundorph, Kjøbenhavn K.,

en gros — THEHANDEL — en detail

(grundlagt 1776).

Originale Pakninger med indregistreret Varemærke og Plombe faas overalt i Danmark.

Telefon  
Nr. 239.

**J. Chr. Petersens  
Papirhandel,**

Store Kirkestræde 1.  
Grundet 1845. Telefon 248.

Toldblanketter  
i 16 forskellige Formularer.

Telefon 1268.  
Telegr.-Adr. Nilsson 167.

**Carl Nilsson,**

Amaliegade 37,  
Kjøbenhavn K.  
Lager af Olier og Maskin-Artikler.  
Leverander  
til de fleste danske Damp-  
skibsselskaber.

**Jens Emil Juhl,**

Hovedagent for  
Dansk Livsforsikringselskab

**HAFNIA**

Raadhuspladsen 51. Kontortid 9—5.  
Telefon 3326.

Prøv

**Tenneriffa**

en fortrinlig Dessertvin pr. Btl.  
Kr. 1,50.

**P. Weile & Søn.**

Aalborg. Grundl. 1822. Kjøbenhavn.  
Ny Østergade 7. Telef. 3530.

**Cacaopulver,**

Kæks, Biscuits, Chocolate,  
Konfekt.

Brødr. Tychsens Fabrikslager,  
Lille Kannikestræde 3, Kjøbenhavn K.

**Kjøb, Salg og Nybygning**

af Sejl- og Dampskibe, Uddybningsmateriel, Transport-  
pramme med og uden Motorer, Losse- og Ladeapparater,  
Bugserdampere og Fiskerfartøjer med Petroleumsmotorer  
indtil 100 indicerede H. Kraft, udføres fordelagtigt ved

**Ingeniør Andr. Vang, Kjøbenhavn,**

Norrefarimagsgade 31 A, 1. Sal.

**Connossementer**

med og uden  
det foren. Dampskibsselsk. Flag  
paa Lager hos

**S. Friedlænder,**

Ved Stranden 14.

**C. F. Schlüter,**

Skandinaviens største  
Skibshandel.

Etableret 1857.

En gros Lager af Maskin- og  
Cylinderolier.

Alle Arter Maskin-Pakninger etc.  
26, Peder Skramsgade,  
Kjøbenhavn K.

**C. M. Fønnesbech,**

Specialforretning i The.

Fine, kraftige Kvaliteter;  
Udsalg: Østergade 10. Kjøbenhavn.

**Ankere & Kjæder,  
Tougværk og alle  
Skibs-Inventarier**

anbefales fra Lager.

**John Forbæch,**

St. Annæ Plads 19 & 21.

**Anders Nielsen,**

Fredericiagade 27.

**Største Lager**

af

**Fedevarer.**

**Af „Dansk Søfartstidende“**

Nr. 5 og Nr. 12 købes et begrændset Antal Exemplarer à 35 Øre  
i Triers Bogtrykkeri, Bredgade 32. K.

Den anerkjendte

**Originale Rahtjens Composition**

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

**Martin Nilsson,**

Telefon 120.

Nyhavn 53, Kjøbenhavn.

**H. C. Petersen & Co.,**

Udstillingsbygningen, Kjøbenhavn V.

Ludwigsbergs Donkey Pumper,

Pulsometre, Centrifugalpumper,

samt alle Sorter Pumper og Sprøjter

i bedste Konstruktioner

til billige Priser.

**Engelberts originale Olie,**

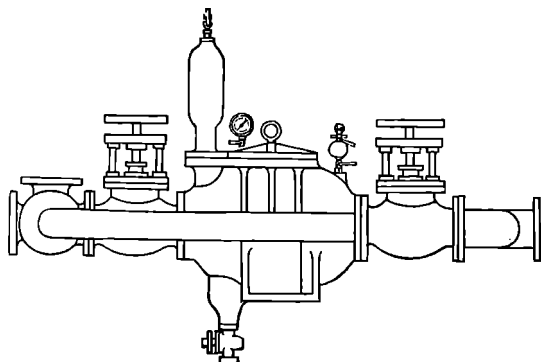
bedste Cylinder-Olie,

leveres til nedsat Pris.

Mod Efterligninger advares.

**Edmiston's Fødevands-Filter.**

Filter for Landkjedler.



Skibs-Filter.

**FRED. STIELTJES & Co.,**

Bredgade 43, Kjøbenhavn.

# Dækskoste

Dækskoste, 13 Rækker halvstive Piasava 6 Kr. pr. Dusin.  
do. 13 do. fint Piasava ud-  
mærkede Koste til Spulning af Dækket 7 „ „  
Tjærekoste, rene Børster..... 7 „ 50 „  
Levanger..... 7 „ „  
Kosteskaffer..... 1 „ „

Alle Sorter Malerpensler anbefales. Ethvert Rederi samt Damp- og Sejlskibsførere vil se deres Fordel ved at købe deres Forbrug af Børstenbinderarbejde direkte hos mig, da jeg fabrikkerer det selv. Ingen Specialiteter; som Fagmand udfører jeg alt til Faget henhørende. Telefon Nr. 2625.

**HANS PREHN,**  
Børstenbinder.

Fabrik for Dæks- og Gadekoste.  
Vesterbrogade 46.

## Dansk Søforsikring for Løsøre,

oprettet 1876,

tegner Forsikring paa Søfolks Effekter  
med danske Skibe.

Præmien er for en Forsikring paa 100 Kr.: 1 Aar 4 Kr.,  
6 Maaneder 3 Kr., 3 Maaneder 1 Kr. 50 Øre samt Policepenge 50 Øre.

Forsikringer tegnes paa Selskabets Hovedkontor, St. Annæ-  
plads 13, fra 11—3 og hos Selskabets Agenter i de større  
Havne-Providensbyer.

## „Hver 14de Dag“,

illustreret Tidsskrift for Hjemmet,  
udgivet af **Sophus Bauditz**, redigeret af **Alex. Schumacher**,

vil regelmæssigt udkomme to Gange om Maaneden i anseligt  
Format, hvert Hefte paa mindst 24 tospaltede Sider og rigt  
illustreret.

Hver 14de Dag vil væsentligst lægge an paa at bringe god  
og underholdende Læsning for alle: Digte, Noveller og Skil-  
dringer af historisk og geografisk Indhold af de bedste For-  
fattere, saavel ældre som yngre, fra Ind- og Udland.

Hver 14de Dag vil foruden mange Illustrationer bringe  
Kunstabilag.

Abonnementsprisen er:

Hele Aaret	Sex Maaneder	Tre Maaneder
6 Kr.	3 Kr. 50 Øre.	1 Kr. 85 Øre.

Abonnement tegnes gennem Postvæsenet eller hos enhver  
Boghandler, hvor Iste Hefte paa Forlangende kan faas til  
Gennemsyn.

Det Reitzelske Forlag  
(George C. Grøn.)

Udkommet er og faas i alle Boglader:

### Astronomisk Navigation

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

Pris med Stjernekort og Stedlinekort indb. 3 Kr.

Forlagt af **Cornelius Knudsens nautiske Etablissement**.  
I Kommission hos Tillges Boghandel.

**Tirsdag den 9. Oktober 1894, Kl. II Formiddag**, bliver  
ved offentlig Avktion, der afholdes paa **Orlogsværftet**,  
bortsolgt **7,800 Pd. Tovværk**, 5,900 Pd. Spild af Tov,  
Klude, Tov til Værk, Bly, Messing, Zink, Sejldug,  
730 Pd. Ledningstraad, **10,700 Pd. Zinkaske**, ca. **71,000**  
**Pd. Staalaffald**, ca. **64,000 Pd. Jern**, 7,850 Pd. Støbe-  
jern, 25 Køjer, endel Olieøj, 5 Par Vandstøvler, 15  
Takkelladsblokke, 3 Dybdemaalere, 1 Krængnings-  
maaler, 8 Loddeapparater, 8 Cirkelsave, 300 Stkr.  
Takkelladsjomfruer, 1 Spil, **1 Masteflaade 60' × 18'**,  
400 Træfustager, **100 Heltønder**, **75 Stk. Parafin-**  
**fustager** m. m.

Sagerne paavises i Magasinet for kasseret Gods  
Fredag den 5te Oktober og følgende Søgnedage fra  
Kl. 10—2, hvor Kataloger til den Tid erholdes.

**Orlogsværftets Centralkontor**, den 1. Oktbr. 1894.

## Galle & Jessens

oljefri, rene Poudre

## Cacao uden Sukker

kan særlig anbefales

til Skibsbrug.

## N. Chr. Rønnes

Skibssnedkeri.

— Grundlagt 1834. —

St. Annægade 3.  
Kjøbenhavn C.

## E. Husted & Co.

Merchants & Ship Brokers,

Newcastle on Tyne.

Telegrams: Husted.

## Marinecigaretten Yocorinis

1000 Stk. 18 Kr.

WILH. JØRGENSEN. ØSTERGADE 61. TELEFON 672.

## Svendborg Margarinefabrik,

Jes Jensen & Søn,

anbefaler

velsmagende og holdbar Margarine,

tilkendt Guldmedalje i Antwerpen 1894.

Kontor og Lager: Raadhusstræde 4.

Patent

## Universal Slippeapparatet,

der er omtalt i Søfartstidende Nr. 40, anbefales til Anbringelse  
i Skibsbaade. Bestillinger modtages af Opfinderen og Inde-  
haver af Patentet

Jul. Christensen — Hjertensfrydsgade 12 — Kjøbenhavn. K.

## Ny Carlsberg Øl

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

Bryggeriets Aftapningsanstalt: Pileallé 5.

Depot: Toldbodgade 14.

**Løverdagen den 13. Oktbr. d. A.** Efterm. Kl. 2 bliver  
ved Auktion paa Kjøbenhavns Børs (Indgang under  
Rampen) for Vedkommendes Regning opraabt til Bort-  
salg:

Skonnerbrig „**Ida**“, drægtig 126<sup>67</sup>/<sub>100</sub> Reg.-Tons,  
med alle dens staaende og løbende Redskaber samt  
Inventarium.

Skibet er beliggende i Nyhavn, Charlb.-Side. —  
Inventarieliste, Auktionskonditioner etc. ville forinden  
Auktionen være til Eftersyn hos Mæglerne

**N. Schiött & Hochbrandt,**  
Amaliegade 33.

## Liggedagenes Begyndelsestidspunkt.

For de nordiske Landes Vedkommende haves, som bekendt, nu Reglen herom i Sølovens § 118, der siger, at »Liggedagene begynde at løbe fra den første Søgnedags Morgen, efter at Skibet paa behørig Lasteplads er færdigt til at laste, og Skipperen derom har underrettet Afladeren, dog først fra anden Søgnedags Morgen, hvis Underretningen er meddelt efter Kl. 6 om Eftermiddagen eller paa en Søn- eller Helligdag. Er Afladeren ikke kendt eller ikke at træffe, skal Underretning gives ved Bekendtgørelse i Stedets Avis, eller paa anden der brugelig Maade«.

Denne Regel er i det Hele taget klar. Bl. a. siger den tydelig nok, at, hvis Skipperen først melder sig klar efter Kl. 6 en Lørdag Eftermiddag, begynde Liggedagene først at løbe Mandag Morgen; hvis Skipperen melder sig klar efter Kl. 6 Jule Aften, begynde de først at løbe Morgenen efter 2den Juledag og saaledes fremdeles. Endvidere er det klart — og dette præciseres ogsaa udtrykkelig i Motiverne — at det ikke er nok, hvis Skipperen melder, at Skibet vil være færdigt til at modtage Ladning næste Morgen. Meldingen maa, for at have den Virkning, at faa Liggedagene til at løbe fra den følgende Søgnedags Morgen, udtrykkelig gaa ud paa, at Skibet allerede i Meldingens Øjeblik er ladeklart. Loven har altsaa villet, at Befragteren ikke skal behøve at træffe de sidste Forberedelser til Indladningen, før han har den størst mulige Sikkerhed for, at Skibet ogsaa virkelig er parat til at modtage. Derimod er der et Punkt vedrørende Indladningens Begyndelse, med Hensyn til hvilket der kan rejses Tvivl, og det er Spørgsmaalet om, hvorledes Stillingen er, naar Befragteren ønsker at begynde Indladningen paa selve den Dag da Meldingen sker. Herom maa det nu siges, at, hvis det er Skipperen selv, der, fordi han ønsker at fremskynde Afrejsen, tager Initiativet til, at Indladningen begynder allerede paa selve denne Dag, vil han ikke kunne kræve noget som helst særligt Vederlag derfor, eller forlange Liggedagenes Begyndelsestidspunkt beregnet anderledes end efter ovenstaaende Regel i § 118. Det samme maa vistnok ogsaa antages, naar det er Befragteren, der til Skipperens Melding svarer: »Godt, saa begynder vi straks«, og Skipperen saa uden Protest eller Forbehold begynder at modtage Ladningen samme Dag. Men Spørgsmaalet er: er Skipperen pligtig at modtage Ladning paa selve den Dag, da han melder klar? Dette kan han dog vist — forudsat at han ellers er mødt med Skibet i kontraktmæssig Tid — næppe være. Der synes nemlig ikke at kunne stilles noget op mod den Skipper, der til en Udtalelse om, at Indladningen skal begynde straks, med Søloven i Haanden svarer: Nej, stop, det er jeg ikke pligtig til. Vi har vedtaget saa og saa mange Liggedage. Liggedage vil efter Sølovens § 118, 1ste Stykke, sige: den Tid, i hvilket Skibet skal holdes rede til Lastning uden Godtgørelse, men disse Dage begynde efter § 118, 2det Stykke, først i Morgen. I Dag har følgelig jeg og Mandskabet fri — eller ville i alt Fald kun modtage Ladning mod, at der gives Skibet en saadan Ekstra-Godtgørelse, som vi muligvis kan blive enige om«. Der synes ogsaa at være en hel Del Ræson i dette. Hvorfor skulde f. Eks. den Be-

fragter, der kun har knapt tilmaalte Liggedage, profitere af, at Skipperen er saa skikkelig at melde klar tidlig om Morgenen, saa snart Kontoret aabnes, i Stedet for at vente til Kl. 5<sup>3</sup>/<sub>4</sub> om Eftermiddagen? Ligeledes kan det fremhæves, at deraf at Befragteren har faaet den Begunstigelse at kunne forberede Indladningen til næste Søgnedags Morgen, uden at Skibet faar Godtgørelse, fordi det maa vente saa længe, ikke med Nødvendighed følger, at Befragteren ogsaa skal have den yderligere Begunstigelse at kunne kræve Skib, Skippers og Mandskabs Arbejde vederlagsfrit i en større eller mindre Del af en Dag udover det vedtagne Antal Liggedage. Men saadan Begunstigelse vilde han jo faa i alle de Tilfælde, hvor Indladningen ikke kunde tilendebringes i det vedtagne Antal Dage, hvis han virkelig havde Ret til at kræve Indladningen begyndt paa selve Meldingsdagen.

Ved Losning gælder efter Sølovens § 137 samme Regler som ved Indladning; og ligeledes synes de anførte Betragtninger at maatte have samme Gyldighed her.

Efter tysk Ret begynder Liggetiden den følgende Dag, jfr. den tyske Sølovs § 568: »Mit dem auf die Anzeige folgenden Tage beginnt die Ladezeit«, hvormed maa sammenholdes § 574, i Følge hvilken Søn- og Helligdage medregnes i Liggetiden.

Den franske og italienske Handelslov henviser Afgørelsen af Liggetidsspørgsmaal til de lokale Kutymmer, forsaavidt ingen særlig Aftale er truffet. I Frankrig er i øvrigt sædvanemæssigt 15 Dage den almindeligste Frist saavel for Indladning som for Losning. (For den indenlandske Kystfart paa samme Hav o: »le petit cabotage« dog kun 3 Dage); men med Hensyn til denne Fristes Begyndelsestidspunkt findes meget varierende Kutymmer.

Hvad engelsk Ret angaar, da haves der i denne ingen Lovregel om Liggetiden, og det har længe været omtvistet, hvorvidt man ved en Liggedag skulde forstaa et Tidsrum af 24 Timer eller en Kalender-Dag, og yderligere fra hvilket Tidspunkt eller med hvilken Dag man skulde begynde at regne.

Det kan imidlertid nu som Følge af flere Domme, hvoraf én fra den allersidste Tid, betragtes som fastslaaet, at der, naar ikke andet fremgaar af særlige Aftaler eller Forudsætninger, ved en Liggedag maa forstaaes en Kalenderdag, og at, naar Indladning eller Losning først begynder Dagen efter, at der er meldt klar, Liggedagene først begynde at løbe paa denne følgende Dag. Derimod staa Sagen ikke ganske klart, naar Ladning eller Losning begynder paa selve Anmeldelsesdagen. Der foreligger derom to Domme, en (vedrørende Skibet »Boston«) angaaende Indladning og en anden (vedrørende Skibet »Katy«) angaaende Losning. Den første af disse gaar ud paa, at den nævnte Dag maa medregnes i Liggedagene, den sidste gaar ud paa, at den ikke kan medregnes. Forklaringen af denne Uoverensstemmelse giver Dommeren i den sidste Sag ved at henvise til, at i »Boston«-Sagen begyndtes Indladningen straks alene af Hensyn til Befragterne, medens det i »Katy«-Sagen nærmest var for Skibets egen Skyld at Losningen begyndte straks. Herefter synes det altsaa at være Meningen, at naar Ladning eller Losning begynder

paa selve Anmeldelsesdagen, skal denne medregnes i Liggedagene, naar saadan ojeblinkelig Paabegyndelse alene er dikteret af Hensyn til Befragterens Ønsker, men ikke medregnes, naar den alene er dikteret af Skibets Ønsker. Men hvorledes det skal gaa i det vel sagtens almindeligste Tilfælde, at begge Parter ere interesserede i at begynde straks, hvor Lette er muligt, fremgaar ikke klart af de foreliggende Domme. »Shipping Gazette» mener vel at kunne udlede af dem, at Formodningen er for, at den benyttede Anmeldelsesdag skal medregnes ved Indladning, men ikke ved Losning; men denne Antagelse synes dog ikke at have noget sikkert Grundlag i de omtalte Domsafgørelser, og der maa derfor ventes paa mere Domstolevisdom, før Sagen kan siges at være klar i alle Ender.

E. T.

### Lodseriet i Sundet.

Fra en Dampskibsfører have vi modtaget følgende:

Naar man sejler gennem Sundet omtrent hver fjortende Dag Aaret rundt, kan man ikke lade være at anstille Betragtninger over hvad man ser.

Tænkter man sig et fremmed Skib med en Fører, der er ukendt med Forholdene i Sundet, kommende Nord fra, saa begynder for ham Vanskeligheder ved Nakkehoved og Svineboderne, efter som der her ligge Grunde til begge Sider. Han vil tage Lods gennem Sundet og sætter sit Lodsflag, tænkende at faa en dansk Lods; men i Stedet for kommer den svenske Lodsdamper, der har Station ved Svineboderne Fyrskib, og giver ham svensk Lods.

Saa sejler han ind, med farlige Grunde i al Fald paa den ene Side af Farvandet, omtrent 2 danske Mil, før han til sin Undren faar at høre, at her, ved Lappegrundens Fyrskib, er først dansk Lods at faa.

Lodsen bringer ham derefter gennem Flinterenden og forlader ham først ved Falsterbo Fyrskib udenfor alle Grunde, saa han har Østersøen fri foran sig.

Han fuldender sin Rejse til et eller andet Sted og kommer atter tilbage. Ved Falsterbo sætter han sit Lodsflag og faar svensk Lods fra den svenske Lodskutter, der har Station her, eller fra Fyrskibet, og Lodsen tager ham igen 3 Mil op langs med farlige Grunde, før han naar dansk Lodsstation, og slipper ham ikke før han er udenfor alle Grunde, ved Svineboderne.

Vedkommende er nu lidt kendt og kommer atter paa sin Vej til Østersøen Nord fra. Han gaar ind i Nærheden af Lappegrunden, hvor han faar dansk Lods, der bringer ham gennem Sundet; men hvor forbavses han ikke, da Lodsen allerede forlader ham udfor Dragør, inde midt imellem Grunde, Ankerliggere, Krydsere etc. og viser ham, at derude, en Mil borte, ligger Fyrskibet, det kan han styre efter for at komme tilsøs.

Efter endt Rejse kommer samme Mand tilbage og drister sig til at gaa op mod Drogdens Fyrskib, hvor han faar dansk Lods ombord.

Nu gentager omtrent det samme sig, idet Lodsen forlader ham ved Helsingør inde mellem Ankerliggere med haardt sonden Vande, saa han maa manøvrere for at slippe vel udenfor Kronborg og videre.

Mon ikke den Mand anstiller Sammenligninger? Der kan indvendes, at Lodseriet ikke indbringer nok til at holde søgaaende Kuttere længere ude tilsøs; men Svenskerne har dog baade en Damper og en stor Kutter.

De danske Lodsbaade gaa af og til længere ud end netop ved Fyrskibene, men det hører til Sjældenhederne at træffe dem ret langt derfra.

Ligeledes er det med Undren man kommer Nord fra og ikke finder en Lodsbaad ved Middelgrunden. Hvor

mange fremmede Skibsførere, der ere halvt kendte med Forholdene, vilde ikke herfra tage Lods gennem Drogden, naar der blot var Lods at faa.

Hvis Lodseriet var overladt til eksaminerede, private Lodser, der havde Ret til at arbejde frit, altsaa til at konkurrere om at faa de fleste Skibe og dermed den største Fortjeneste, saa vilde de nok findes ude til enhver Tid og paa de rette Steder. O. n.

### Fiskeri og Sejlads.

Af Kaptajn i Flaaden C. Trolle.

Om Forholdet mellem Fiskeri og Sejlads udtaler Fiskerilovens § 7 sig bl. a. saaledes:

•Fiskeri maa ikke udøves paa saadan Maade, at den »frie Sejlads derved hindres eller vanskeliggøres, eller at »Somærker beskadiges eller forrykkes fra deres Plads . . .«

Saafernt denne Bestemmelse blev fortolket efter Bogstaven, vilde der ikke være megen Virksomhed tilovers for vore Fiskere, idet baade Bundgarns- og Aalerusefiskeriet saa vel som Drivgarnsfiskeriet i de snævre Farvande maa siges at vanskeliggøre Sejladsen; Somærker beskadiges ej heller saa sjældent ved Drivgarns- og Vaadfiskeri.

I Praxis trækkes imidlertid ingen Grænse for Adgangen til at udnytte Fiskeriet i vore Farvande paa den Maade, Enhver finder tjenligst, naar blot lovlige Redskaber anvendes paa lovlig Maade. Indskrænkninger af Hensyn til Skibsfarten maatte vel ogsaa kaldes ubillige, navnlig naar Fiskeren selv tager Risikoen for eventuel Skade paa sine Redskaber, som den Søfarende efter Forholdenes Natur ikke har kunnet undgaa at forulepse.

Det hører imidlertid saa at sige til Dagens Orden, at Fiskeredskaber beskadiges, i Særdeleshed i vore mere befærdede Farvande, og da dette ofte sker under Forhold, hvor man, med lidt Agtpaagivenhed og Kendskab til Fiskeredskabers Anvendelse og Afmærkning, kunde have undgaaet saadan Beskadigelse, turde nogle Oplysninger herom være af Interesse for de Søfarende.

En Hovedbelingelse for, at der kan undgaaes Kollisioner med Fiskeredskaber, er selvfølgelig, at disse ere tydeligt afmærkede og tillige efter et ensartet System, der tillader at skelne mellem Overflade- og Bundredskaber, og samtidig betegner deres omtrentlige Retning; en planløs Afmærkning har kun til Følge, at der intet Hensyn kan tages til Fiskemærker og eventuelle Erstatningskrav.

Den franske Marinebestyrelse har i Foraaret udstedt Bekendtgørelse om, hvorledes Fiskeredskaber i Frankrig skulle være afmærkede, for at Fiskere der kunne gøre sig Forventning om Erstatning for eventuelle Beskadigelser.

Vor nuværende Fiskerilov fastsætter kun, at Fiskeredskaber skulle være tydeligt afmærkede, men Inspektionen har afvigte Aar med ministeriel Bemyndigelse udsendt en Vejledning for Afmærkning af Fiskeredskaber, hvilken bl. a. nu er gennemført i Sundets nordlige Del, hvor Skibstrafiken jo ogsaa er særlig generende for Fiskeriet, og Trangen til et System derfor mere iøjnefaldende.

Man vil have bemærket, hvad der forøvrigt er angivet i Sundkortene, at der i Efteraarsmaanederne paa Kysten mellem Helsingør og Rungsted, er udsat lange Rækker af Fiskeredskaber, betegnede ved Stager, der i Retningen Vest-Øst strække sig med korte Mellemrum helt ud i 7 Favne Vand.

Den gennemgaaende Skibsroute falder Øst om Redskaberne, der alle falde indenfor den Linie, der i Kortet er betegnet med: Kronborg Fyr i Skjul; men Krydsere og Ankerliggere søge hyppig ind mellem Redskaberne og anrette desværre ofte store Ødelæggelser.

Hver Stage betegner Pladsen for en Aaleruse, der med Rad er udspændt langs Bunden ved »Krabber«, der

have Drægtouge fra den nederste Ende af de flydende Stager. Hver saadan Ruse koster Fiskeren 30 à 40 Kroner, at udsætte hele Rækken tager flere Dages Arbejde med godt Vejr. Det vil da forstaaes, at Fiskerne med blandede Følelser iagttager de mange Skibe, der ubekymret vove sig ind mellem deres kostbare Ejendele, thi selv om de ankre i uilsyneladende rigelig Afstand mellem Ruserækkerne, ville de som oftest med den fremherskende haarde Strøm drive ned paa Redskaberne under Letning, inden Ankeret er hevet klos for, og Følgen heraf bliver i heldigste Tilfælde, at Ruserne slæbes sammen i en Vase, hvorved Fiskeriet afbrydes; men oftest iturives eller bortslæbes Redskaberne helt.

Og ved under Sejlads at komme Slagerne for nær, kan man let blive hængende ved Drægtougene, og Redskaberne saaledes bortslæbte eller sprængte. At det ikke just er Velsignelser, som Fiskerne sende en Skibsfører med paa Rejsen, naar denne har skamferet hans Ejendele, er forstaaeligt, men forhen have Redskaberne været saa ufuldstændig afmærkede, at man ikke med Rette har kunnet bebrejde de Søfarende noget. Disse maa først have Underretning om, hvad Stagerne betyde, hvorledes Enderne ere afmærkede, og hvornaar man er klar af Redskaberne om Natten.

Dette er sket i indværende Efteraar, idet Fiskerne nu have vedtaget det omtalte Afmærkningssystem, grønt Flag paa den yderste, østlige Stage og rødt Flag paa den inderste, vestlige, hvis Rækken ikke gaar helt til Land.

Marineministeriet har herom udstedt Bekendtgørelse for de Søfarende, hvori disse advares mod om Dagen at ankre indenfor de grønne Flag, om Natten i den røde Sektor fra Humlebæk Havnefyrr og indenfor Linien Kronborg Fyrr overet med Helsingør Havnefyrr, naar man er Nord for den røde Fyrvinkel. Havnefyret i Humlebæk forventes tændt i Oktober d. A. For den mindre Sejlskibstrafik skulle vi hertil føje, at Aaluserne i Nivaabugten ikke gaa helt til Land, hvorfor man her om Natten kan ankre vestenfor den røde Fyrvinkel, om Dagen vestenfor de røde Flag.

Nordfra kommende Fartøjer, der med aflands Vind ville holde Luven eller søge Ankerplads under Kysten, kunne fortsætte i Linien Kronborg Fyrr overet med Helsingør Havnefyrr, hvorved man kommer fri Vest om de Syd for Humlebæk udsatte Redskaber. Naar den røde Fyrvinkel er passeret, eller i den ovennævnte Fyrrlinie Sletten er tværs, har man frit Farvand ind mod Sletten og Sydefter paa Nivaa Flak.

Om Dagen findes Helsingør Havnefyrrs hvide Taarn tæt Øst for det firkantede røde Taarn, der benyttes til Tidssignal; Kronborg Fyrrtaarn er det andet Spir paa Slottet Øster fra.

Kommer man under Sejlads over en Ruserække, bør denne ikke skæres skøns, men tværs paa dens Længderetning, idet man søger midt mellem to paa hinanden følgende Stager; i modsat Fald bliver man let hængende ved Drægtougene.

Medens det efter de givne Anvisninger vil være muligt i sigtbart Vejr at undgaa de nævnte bundsatte Redskaber, bliver det endel vanskeligere, endog ofte ugørligt, at vogte sig for Kollisioner med de talrige Drivgarnsfiskeres Redskaber, der i Sundet og Beltet sættes i Overfladen af Vandet og optræde i saadan Mængde, at man paa Afstand anser det for umuligt at slippe igennem Rækkerne uden at anrette Skade. Nu i Efteraarsmaanederne ses de barkedede Sejl fra alle Sundets Fiskerlejer hen paa Eftermiddagen stævne ned mod Kongedybet og Drogden; ved Solnedgang lægges Masten, og Garnene (i Reglen med Lanterne paa Endevageren) gives ud paa Luv Side af Farvandet, idet Baaden gør fast i Læ Ende af Garnlænken og altsaa ligger fortøjet i denne som for et Drivanker.

Baaden fører klar Lanterne, som man altsaa maa holde i Læ af for at undgaa Garnet. Saa længe Baad og Garn vise samme Lys, er det imidlertid vanskeligt at

skønne, hvilket af dem, der tilhører Baaden; man gør derfor klogest i at holde sin Kurs gennem Farvandet fra Fyrr til Fyrr, idet Hovedruten undgaaes af Fiskerne saavidt muligt. Naar der fra Baaden skønnes, at et Skib stævner Garnlænken, vises i Reglen Blus, og med dette vinkes til den Side, man skal dreje. Kommer Blusset saa sent, at man ikke mener at kunne dreje i Læ af Baaden, bør Skrueskibe stoppe, medens denne passerer, da man ellers vil beholde Garnet i Skruen.

Iøvrigt skal det indrommes, at Fiskerne i saadanne snævre Farvande som Drogden kunde bidrage til at lette Sejladsen mellem deres Redskaber ved at benytte samme Antal Garn i Lænken; i saa Fald vilde man faa alle Baadlanterne nogenlunde paa Linie i Farvandet og risikerede ikke, ved at holde af for den ene Baad, at løbe i Sidemandens Garn. Endvidere vilde det være en Lettelse for de Søfarende, om Lanternesystemet for Fiskeredskaber saa vel som for Fiskefartøjer, naar disse ere sysselsatte med Fiskeri, blev et saadant, at man dels kunde skelne Baad fra Redskab, dels Fiskelanterne i det Hele taget fra andre reglementerede Lys paa Søen. En Drivgarnslanterne bør f. Eks. ikke kunne forveksles med en Ankerlanterne, og endnu mindre bør denne kunne forveksles med Lanteren paa en Bundgarnspæl, som man af Hensyn til Skibstrafiken kunde ønske at afmærke om Natten i saadanne Farvande, hvor de ere særlig udsatte for Paasejling.

Bundgarn ere faste Redskaber, der lodret paa Kystretningen, fastgjorte til nedrammede Pæle, strække sig ud til ca. 3 Favnekurven; deres Værdi er henimod 1500 Kroner.

Man træffer dem i alle vore Farvande, hvor Kysten ikke er for meget udsat for Bølgeslaget, og da Redskaberne række op over Vandfladen, ere de meget udsatte for Oversejling om Natten, medens de ej heller ere uden Fare for mindre Fartøjer, der i Mørke maatte kollideres med Pælene. En Bundgarnsejer ved Indløbet til Nakskovfjord har i sin Tid andraget Marineministeriet om Tiladelse til at afmærke sin yderste Bundgarnspæl om Natten, og Trangen til en saadan Afmærkning synes ogsaa efter de foreliggende Erfaringer at være stor; men paa den anden Side maa det formentlig være betænkeligt at afmærke dette Redskab med en almindelig klar Lanterne. Intet er nemlig rimeligere, end at man vil forveksle denne Lanterne med en Ankerlanterne, og i saa Fald turde der være mange Chancer for, at Fartøjer søgte Ankerplads i Nærheden af den formodede Kammerat, og derved netop blev lokket ind i Bundgarnet. Derimod vilde f. Eks. et violet Glas i Lanteren næppe give Anledning til Misforstaaelser.

Fiskerens Redskaber er ofte hans hele Driftskapital og vejer tungt paa Udgiftssiden; man bør derfor søge at formindske denne Konto saa meget som muligt. Men den første Betingelse for at kunne undgaa Beskadigelse af sit Redskab ved Kollisioner med Fartøjer eller andre Redskaber er en tydelig og ensartet Afmærkning.

En saadan bør fastsættes til Rettesnor, enten administrativt eller om fornødent ved Lov; det er en Selvfølge, at hvert Fiskerleje eller hver Fjord ikke kan have sine egne Regler, efter som Skibsfarten er international, og danske Fiskere ikke ere udelukkede fra at fiske hvor de finde for godt langs Kysten.

Ligeledes bør Domstolene vide, naar der ad retslig Vej rejses Erstatningskrav, hvad der bør forstaaes ved tydelig Afmærkning.

Det maatte dog formentlig blive en frivillig Sag for Fiskerne, om de vilde følge den givne Rettesnor; Erfaringen er den bedste Læremester, og selv den ligegyldigste Fisker vilde snart se sin Fordel ved at faa sine Ejendele ind under Lovens Beskyttelse.

Man tør haabe, at de foregaaende Forhandlinger med Sverrig om fælles Regler for Fiskeriet ogsaa vil føre til et Resultat med Hensyn til Afmærkningsspørgsmaalet, og at dette da vil blive løst paa en Maade, der er tilfreds-

stillende baade for Fiskerne og de Søfarende. At begge Parter føle Trang til saadanne Regler, har Inspektionen haft rig Lejlighed til at faa bekræftet; forøvrigt fremgaar det bl. a. af den Adresse, som 70 Fiskere fra Kysten mellem Helsingør og Nivaa indsendte til Rigsdagen i 1881 ved Folketingsmanden for denne Kreds. Den deri ansøgte Beskyttelse er dog forhaabentlig nu opnaaet ved Marine-ministeriets velvillige Medvirken, idet der som anført er udstedt Bekendtgørelse for de Søfarende om Afmærkningen, der om Natten bliver muliggjort ved Etablering af Humlebæk Havnesfy.

Forhaabentlig ville de Søfarende herefter kunne orientere sig mellem Redskaberne paa den nævnte Kyststrækning, der jo er særlig udsat ved de talrige Ankerligger og Krydsere.

## Fra danske Skibsførere.

En Skibsfører paa Fanø skriver om Rejsen fra Amsterdam til Macassar & Retur med et Barkskip, ca. 400 Rg. Tons.

Amsterdam. Taksten for Tonnage fra Søen ind til Ymuiden, som er meget stor, nemlig 10 Cent pr. Kubikmeter op til 500 Kbm. og 5 Cent for hver Kbm. derover, kan ofte reduceres betydelig ved at gøre Akkord med Tugbaaden; ligeledes eksisterer en lignende Taxt fra Ymuiden til Amsterdam, men man kan ofte akkordere til halv Taxt og fra Amsterdam til Ymuiden bliver Skibe ofte slæbt ned for  $\frac{1}{3}$  Taxt. Baad-mændene har ogsaa fast Taxt, som ligeledes kan bortakkorderes.

Fersk Vand koster fl. 1.50 pr. Ton, men desuagtet forlanges der som oftest fl. 2.00 à 2.50.

Is i Syd-Atlantehavet i Slutningen af Oktbr. 1893.

Ifølge forskellige Beretninger har mange Skibe truffet Is paa Strækningen mellem 42<sup>o</sup>—44<sup>o</sup> S. Br. og mellem 5<sup>o</sup> W. Lgd.—10<sup>o</sup> Ø. Lgd., paa hvilken Strækning ovennævnte Skib ligeledes traf megen Is; nogle Stykker lignede Øen Helgoland, andre, der vare grønlig hvide, var paa indtil 400 Føds Højde, men de smaa løsrevne Stykker var dog de farligste, idet de ikke ragede højt op over Vandet og derfor ikke kunde ses i en mørk Nat, og man havde megen Møje med at styre klar, da der ikke var stort Spillerum, men heldigvis var det i Dagbrækningen; den stive N.O. Vind med Regn og Taage, som indtraf i disse Dage, gjorde Sejlsadsen endnu mere vanskelig og Kaptajnen raader til at gaa nord om den Strækning.

En Cyclon i det Indiske Hav. Fredag d. 23. Febr. 1894, da Skibet var paa 26<sup>o</sup> S. Er. og 60<sup>o</sup> Ø. Lgd. fik Luften et meget truende Udseende, Vinden skiftede til O.N.O. med tiltagende Storm; vi styrede ret for Vinden, idet vi beslog Sejlene indtil under Mærseilene i 2 Timer.

Vinden gik derefter tilbage til Øst og aftog i Styrke, men Barometret vedblev at falde; vi styrede ret for Vinden, indtil Lørdag Morgen Kl. 7, da Stormen blev saa voldsom og dertil saa tyk med Regn, at man hverken kunde høre eller se. Alle Sejl blev fastgjort og Skibet lagdes til Vinden med Styrbords Halse. Vinden, som var gaet om paa S.O., blæste en Orkan med stadig Styrterejn og Skibet laa overkrænget med de øverste Jomfruer i Vandet, endskjøndt der ingen Sejl var til. Det laveste Barometret stod paa var 754 m. m., da Orkanen var paa sit højeste.

Eftermiddag Kl. 4 begyndte Vinden at aftage, vi satte da passende Sejl og lænsede W.N.W. hen, Søndag Morgen havde vi alle Sejl til og styrede Vest til Mandag Morgen Kl. 7, da Vinden atter gik paa N.O. med stormlig Kuling og en meget høj, oprørt Sø. Vinden tiltog fra N.N.O., saa vi Kl. 11 Formd. maatte lænse for Vinden S.W. hen indtil Kl. 3 Eftermd., da Vejret modererede.

Kaptejnen antager, at det var den samme Cyclon, som de havde om Lørdagen, paa hvilken de om Mandagen atter var løben ind i Udkanten.

Med dette Nummer af »Dansk Søfartstidende« følger et paa dansk, engelsk og tysk affattet Cirkulære om den ny Afmærkning af Fiskeredskaber i Sundet, der er af Interesse saavel for danske som fremmede Skibsførere, og paa hvilken Opmærksomheden henledes.

## Fra Sø og Land.

### Fra Skagen skriver vor Korrespondent den 3 Oktober:

Lars Kruses Mindesmærke. I Dag afsløredes paa Skagen Kirkegaard et Mindesmærke over Lars A. Kruse. Paa Stenen findes Lars Kruses Billede, Dato og Aarstal for hans Fødsel og Død samt følgende Vers af Drachmann:

Om Revlens Brus forstummed,  
Saa mæler denne Sten;  
Her blegner under Klittens Sand  
En modig Somands Ben.  
Men Skagens Rev og Revler  
Erkender deres Pligt  
Og synger om Lars Kruses Liv  
Et højlydt Heltedigt,

og derunder: Danske Kvinder og Mænd satte dette Minde.

### Fra Frederikshavn skriver vor Korrespondent den 2. Oktober.

Østersfiskeri. De herfra i nordlig Retning liggende Østersbanker — de saakaldte Fladstrands-Banker — have i en længere Aarrække, vel ca. 14 Aar, ligget dels fredede, dels ubenyttede hen. I dette Forhold vil der nu indtræde Forandring, idet Firmaet Tonning & Co., der har forpagtet Østersfiskeri saavel i Limfjorden som ved Frederikshavn, i den nærmeste Fremtid vil lade paabegynde Skrabning paa sidstnævnte Banker; det skal være Fiskere fra Strandby, der ere engagerede for en bestemt Betaling pr. Østers til at foretage Skrabningen.

Islandsfiskeriet. I Dag indkom de to herfra for ca. 3 $\frac{1}{2}$  Maaned siden til Island afsjlede Kuttere, »Prinsesse Marie« og »Emilie Franziska«, Skipperne J. og E. Bast, efter 13 Dages Rejse. Den førstnævnte Kutter havde gjort et Udbytte af 207 Tønder saltet Rødspætte og medførte desuden 200 Snese levende Torsk i Kutterens Dam; den anden Kutter havde gjort en lignende Fangst af Rødspætter, hvoraf Halvdelen allerede for nogen Tid siden blev forsendt fra Island pr. Dampskib til Holland, medens den anden Halvdel indbragtes hertil; denne Kutter har ogsaa fisket Torsk, men opnaaede kun at indkomme med ca. 100 Snese i levende Tilstand; der døde ikke faa undervejs. Da den saltede Rødspætte for Tiden er i lav Pris paa det hollandske Marked blive begge Kutternes hertil indbragte Fangst oplagrede her foreløbig; den levende Torsk er det Meningen at afsætte i Kjøbenhavn; forrige Aar fandt denne Vare jo saa hurtig Afsætning. Udbyttet maa for Rødspættens Vedkommende betragtes som nogenlunde godt, derimod havde man ventet, da der har været ofret saa megen Tid derpaa, at Torskefiskeriet havde givet et bedre Resultat; den stærke Dødelighed har ogsaa bidraget til at formindske Udbyttet; man mener at Aarsagen hertil skal være Vandets, i Forhold til de islandske Farvandes, temmelig høje Varmegrad. En af Kutterue, eventuelt begge, skal nu udrustes til at gaa paa Østersskrabning i Nordsøen.

Den tredie i sin Tid herfra til Makrelfiskeri under Norge udrustede Kutter Maagen af Holbæk indkom i forrige Uge, desværre ogsaa med daarligt Resultat, idet den kun havde



Lumber fra Pensacola til Buenos Ayres 12 Doll., Rosario 13, Monte Video 11½ — alt med to Dollars pr. Load Afgiften. — Mobile eller Pensacola til Rio Janeiro 14 à 14¼ Dollars, samt Certeparti, men Lægtetagen i Rio for Skibets Regning. Vestkysten Syd-Amerika hjemover 25/— for Salpeter. — San Francisco 25/; Portland 33/9. Calcutta 25/—; New-York Doll. 4½; Galveston Doll. 5½.

D'Hrr. **Funch, Edye & Co., New York**, meddele under d. 21. September:

Dampskibs-Fragtmarkedet saavel her som i Nabohavnene holder sig vedblivende yderst flovt. Befragtninger kan kun finde Sted paa Afskibernes Betingelser, og naar en Reder ikke straks akcepterer en given Offert, er der altid en anden parat til at antage den. I Korn-Markedets Tilstand er der

## Efterretninger for Søfarende.

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

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

**Limfjorden, Lemvig.** En kullastet Jernpram er i 16 Fod Vand sunken S. for *Rønne* i Farvandet ind til *Lemvig*. Vraget er afmærket med en Vager med grøn Stage og grønt Flag paa den Side, der vender mod Farvandet, og med en grøn Stage paa den modsatte Side.

### Østersøen, Sundet og Lille Belt.

**Gotland, Fårösund.** Det nye Fyr ved det S.-lige Indløb til *Fårösund* hedder *Fårösund* Fyr. Det vises fra et hvidt Jerntaarn, der staar paa Grunden *Flytan* Ø. for *Skarfgrundet*. Det er et Blinkfyr, som hver 6 Sekunder viser Et-Blink af 3 s. Varighed. Lyset er hvidt fra N. 42° V. til N. 33° V., rødt fra N. 33° V. til N. 13° V., hvidt fra S. 19° Ø. til S. 9° Ø. og rødt fra S. 9° Ø. til S. 11° V. Flammens Højde: 16 Fod. Linseapparat af 5te Orden. 57° 50' 55" N. Br. 19° 6' 0" Ø. Lgd. Der er ikke Vagt ved Fyret.

**Sverig. Gefle. Trödjuhällan.** Den 21de September 1894 er i *Trödjuhällan* Fyr indsat en grøn Sektor, som lyser fra S. 65° Ø. til S. 35° Ø.

**Tydskland. Frisches Haff.** Den N.-lige Baake ved Indløbet til *Weichsel Haff* Kanal ligger paa 54° 18' 5" N. Br. 19° 17' 48" Ø. Lgd.

Den S.-lige Baake ved Indløbet *Jungferschen Fahrt* til *Weichsel Haff* Kanal ligger paa 54° 15' 37" N. Br. 19° 14' 36" Ø. Lgd.

**Frisches Haff. Pröbbernu** Tønden ved *Pröbbernu Haken* er en hvid Spirtønde, mærket »P O«, med Ø.-lig Topbetegnelse. Den ligger i 8 Fod Vand. 54° 20' 50" N. Br. 19° 22' 40" Ø. Lgd.

**Femern. Marienleuchte NØ.** Vraget af Skonnert »*Norma*«, der laa sunket NØ. for *Marienleuchte* Fyr, er optaget. Afmærkningen er inddragen.

**Kieler Fjord.** Tjalk »*Constance*« er sunken i *Kieler Fjord*, fra *Bütk* Fyr i N. t. Ø. ¾ Ø. og fra *Stollergrund* S.-lige Tønde i SØ. Masten er 20 Fod over Vandet. Om Natten afmærkes Vraget med en hvid Lanterne.

### Kattegat og Skagerak.

**Sverig. Bohus Bugt.** Ved *Hällö* Fyr gives Taagesignal; hver 10 Minutter Et-Knald. 58° 20' 13" N. Br. 11° 13' 10" Ø. Lgd.

**Norge. Kristiania. Skibsløbgrund,** paa hvilken der var 12 Fod, er nu bortsprængt til 22 Fod. Stagen, som afmærkede Grunden, er inddragen. 59° 53' 0" N. Br. 10° 42' 8" Ø. Lgd.

**Tromsøund. Bukkeviskjær.** Den 20de September 1894 er en Fyrlampe tændt paa *Bukkeviskjær*. Fyret viser hvidt Hurtigblink fra N. 60° Ø. til Ø. og fra S. 41° V. til S. 53° V., rødt Hurtigblink fra S. 17° V. til S. 41° V. Flammens Højde: 15 Fod. Synsvidden: 6 Kml. Fyret vises fra en hvid, 19 Fod høj Fyrbygning 58° 29' 50" N. Br. 8° 53' 30" Ø. Lgd.

### Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Norge.** Den 20de September 1894 ere følgende Fyrlamper tændte:

**Bræknerholmen, Lister,** et hvidt og rødt vekslende Fyr. Det vises fra N. 63° Ø. gennem Ø., S. og V. til N. 49° V. Flammens Højde 14 Fod. Synsvidden: 6 Kml. Det vises fra et rødt, 14 Fod højt Jerntaarn paa Molen. 58° 5' 40" N. Br. 6° 35' 40" Ø. Lgd.

**Hiltørsund, Napodden,** et hurtigblinkende Fyr, der lyser fra S. 78° Ø. gennem S. og V. til N. 75° V. Lyset er rødt fra S. 64° V. til S. 88° V., over *Kaadafluen* og *Seertingerne*, iøvrigt hvidt. Flammens Højde: 56 Fod. Synsvidden: 6 Kml. Det vises fra et hvidt, 10 Fod højt Fyrhus. 58° 15' 0" N. Br. 6° 31' 45" Ø. Lgd.

**Tydskland. Elben. Finkenwärder.** Lystønde Nr. 13 paa N.-Siden af *Elb* Farvandet, ved *Finkenwärder*, er igen udlagt.

**Weser.** Den hvide Kugletønde, som afmærker Toldgrænsen S. for *Blexen*, ligger paa N.-Spidsen af *Luneplate*. Ved Lavvande ligger den tør. 53° 31' 23" N. Br. 8° 34' 30" Ø. Lgd. En graa Fortøjtønde ligger c. 100 Alen NV. t. V. for Fyrbaaken ved *Holzhausen* i *Bremen*. 53° 6' 8" N. Br. 8° 45' 31" Ø. Lgd.

**Holland. Zuiderzee. Urk S.** Tjalken, som var sunken S. for *Urk*, er optagen.

**Zuiderzee.** Det nye Farvand i *Slijk* er afmærket med Spidstønde Nr. 4 og Nr. 5 og Stumtønde Nr. 2 og Nr. 3, der alle ligge i 7½ Fod Vand. Spidstønde Nr. 4 uden for *Slijk* er inddragen, og den tidligere Stumtønde Nr. 2 har nu Nr. 4.

De to tidligere Ledefyr ere slukkede. To nye midlertidige Ledefyr, et rødt og et grønt, ere tændte og lede i det nye Farvand. I Løbet til S. for Spidstønde Nr. 5 er der 7½ Fod, derfra 6½ Fod Vand.

**Zeegat van Texel.** Fyrbaaken paa *Dirkoomsduin* er nu malet blaagraa.

**Haringvliet.** Ved *Den Bommel* ere ere følgende Ledefyr tændte:

1. Et hvidt, fast Fyr paa *Digets Overkant*. Flammens Højde: 35 Fod. Synsvidden: 10 Kml. Linseapparat af 6te Orden. Fyret lyser fra N. 6° V. gennem N. og Ø. til S. 6° Ø. Det vises fra en rød Fyrbæl. 51° 53' 4" N. Br. 4° 17' 7" Ø. Lgd.

2. Et hvidt, fast Fyr paa *Digets Skraaning*, c. 300 Alen N. 84° Ø. fra *Bagfyret*. Flammens Højde: 22 Fod. Synsvidden: 10 Kml. Linseapparat af 6te Orden. Fyret lyser fra N. 67° V. gennem N. og Ø. til S. 67° Ø. Det vises fra en rød Fyrbæl.

**Zeegat van Goere.** Den 15de Oktober 1894 forandres *Hellevoetsluis* faste Fyr til at vise: Rødt Lys fra S. 66° Ø. til S. 55° Ø., hvidt Lys fra S. 55° Ø. gennem S. til S. 70° V., rødt Lys fra S. 70° V. til S. 80° V., iøvrigt hvidt Lys.

**Schelde.** I *Wielingen* er Topbetegnelsen paa Stumtønde Nr. 4, *Knoche*, nu en afkortet Kegel.

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

**Englands S.-Kyst. Solent Channel.** Omtrent den 20de Oktober 1894 ombyttes i *Solent Channel* følgende Tønder med Lystønder, som vise hvidt Lys med Fornørkelses:

Tønden ved *Lepo* Ø.-Ende ombyttes med en rød og hvid lodret stribet Lystønde med flad Overside.

Tønden ved *Bramble* V.-Ende ombyttes med en rød og hvid vandret stribet Lystønde med rund Overside.

Tønden ved *Bramble* Ø.-Ende ombyttes med en rød og hvid tærnet Lystønde med flad Overside.

**England. Fyrskibet „Cardigan Bay“.** Forandringen af Fyret paa Fyrskibet »*Cardigan Bay*« er udsat til den 1ste Marts 1894.

### Nordlige Atlanterhav.

**Vrag m. m. i Atlanterhavet.** I *Atlanterhavet* er Vrag m. m. truffen saaledes:

Den 27de August. 46° 34' N. Br. 47° 12' V. Lgd. Et hvidt Fiskefartøj.

Den 28de August. 43° 6' N. Br. 59° 19' V. Lgd. Hvidt Vrag. c. 30 Fod langt.

Den 9de September. 47° 29' N. Br. 38° 28' V. Lgd. Vrag af et sortmalet Skib, med Bunden opad.

**Frankrig. Hourtin.** Den 16de Sept. 1894 er det permanente Fyr ved *Hourtin* tændt. Det er et hvidt Blinkfyr, som hver 5 Sekunder viser Et-Blink. Lysevnen: 33 Kml. Flammens Højde er uforandret. Det midlertidige Fyr er slukket.

**Portugal. Kap Roca.** Den 15de Okt. 1894 tændes paa det nye Fyrtaarn paa *Kap Roca*, 20 Alen S. for det gamle, et hvidt Blinkfyr. Foreløbig frembringes Lyset ved Petroleum, men det skal forandres til et elektrisk Fyr. Flammens Højde: 517 Fod. Synsvidden: 19 Kml. 38° 46' 49" N. Br. 9° 29' 46" V. Lgd.

Prøver med det elektriske Fyr foretages.

ingen Forandring og Udsigterne til Bedring er yderst ringe. Det rigelige Tilbud af fragtsøgende Dampere i Bomuldshavnene har havt til Følge, at disse Rater atter have forværret sig og gjort Befragterne yderligere lavtømte.

Fra Savannah er fragtet prompte Baade til 17 64 d. til Liverpool eller Bremen; medens der fra Charleston er betalt 9/32 d. til Liverpool eller Kontinentet. Fra Galveston har

en Del Befragninger fundet Sted, men det foreløbige Behov synes nu at være dækket.

SejlskibsMarkedets Tilstand er ganske uforandret og frembyder intet som helst af Interesse.

Blandt de befragtede Skibe findes dansk »Scrapis« 955 Tons fra Pensacola til Rio de Janeiro Trælast Doll. 14,50.

**Indløbet til Faro e Olhao.** Den 6te Sept. 1894 tændes ved Indløbet til Faro e Olhao følgende Ledefyr:

Paa Øen *Culatra*:

1. Et hvidt, fast Fyr a.  $1\frac{1}{3}$  Kml. N.  $52^{\circ}$  Ø. fra Fyret *Santa Maria*. Flammens Højde. 22 Fod. Synsvidden: 7 Kml.  $36^{\circ} 59' 13''$  N. Br.  $7^{\circ} 50' 26''$  V. Lgd.
2. Et rødt, fast Fyr c. 200 Alen N.  $17^{\circ}$  V. fra det hvide, faste Fyr. Flammens Højde: 34 Fod. Synsvidden: 5 Kml.  $36^{\circ} 59' 17''$  N. Br.  $7^{\circ} 50' 28''$  V. Lgd. Holdte overet lede de over Barren.
3. Et grønt, fast Fyr paa *Ponta da Ilha* c. 1050 Alen N.  $13^{\circ}$  Ø. fra det hvide, faste Fyr. Flammens Højde: 23 Fod. Synsvidden: 3 Kml.  $36^{\circ} 59' 34''$  N. Br.  $7^{\circ} 50' 20''$  V. Lgd.

Ved *Olhao*:

4. Et rødt, fast Fyr c. 400 Alen S.  $12^{\circ}$  Ø. fra Bagfyret ved *Olhao*. Flammens Højde: 35 Fod. Synsvidden: 5 Kml.  $37^{\circ} 1' 20''$  N. Br.  $7^{\circ} 50' 18''$  V. Lgd.

Fyrpælene, hvorfra Fyrene vises, have følgende Top-

betegnelse:

1. En rød Trekant med Spidsen opad.
  2. En rød Trekant med Spidsen nedad.
  3. En rød, rund Skive.
  4. En rød Trekant med Spidsen opad.
- Yder-Fyrene paa *Culatra* ere slukkede.  
Da Barren stadig forandrer sig, bør man tage Lods.

**Newfoundland Ø-Kyst. Conception Bay.** *Harbor Grace Island* Fyr er nu forandret til et Blinkfyr, der afvekslende viser hvidt og rødt Blink; hver Minut omtrent 28 Blink. Fyrapparat af 4de Orden. Fyrtaarnet er uforandret. Der er ikke Vagt ved Fyret.  $47^{\circ} 42' 45''$  N. Br.  $53^{\circ} 8' 10''$  V. Lgd.

**Forenede Stater i Nord-Amerikā. Massachusetts. Merrimac River.** Da *Newburyport* Barre ved Indløbet til *Merrimac River* har forandret sig, ere følgende Tønder flyttede saaledes: Den sorte Fløjtetønde ud for *Newburyport* ligger i 9 Fv. Vand, fra *Black Rock* Baake i S.  $69^{\circ}$  Ø. og fra *Great Boars Head* i S.  $2^{\circ}$  Ø.

Den sort og hvid lodret sribede Spidstønde *Outer Bar* ligger i 27 Fod Vand, fra *Black Rock* Baake i S.  $68^{\circ}$  Ø. og fra *Great Boars Head* i S.  $1^{\circ}$  V.

Den sort og hvid lodret sribede Spidstønde *Inner Bar* ligger i 14 Fod Vand, fra *Black Rock* Baake i S.  $77^{\circ}$  Ø. og fra *Great Boars Head* i S.  $5^{\circ}$  V.

**Massachusetts. Pollock Rip. Monomoy shoals.** Vraget, som laa sunket 2 Kbl. S.  $7^{\circ}$  Ø. fra Fyrskibet »*Pollock Rip*«, er borttaget. Lystønden, som laa tæt N. for Vraget, er inddragen.

**New York. Long Island Sound.** Den sorte Spidstønde Nr. 15 ved *Lloyd Point Shoal* er ombyttet med en sort Klokkestønde, uden Nummer. Den ligger i 23 Fod Vand, fra *Ealons Neck* Fyr i N.  $89^{\circ}$  V. og fra *Lloyd Point* i N.  $22^{\circ}$  Ø.

*Center Island Reef* Tønde Nr. 17 har nu Nr. 15.

*Matinicol Point Shoal* Tønde Nr. 19 har nu Nr. 17.

*Prospect Point* Tønde Nr. 19½ har nu Nr. 19.

**New York. Hudson River. Rockland Laka Landing.** Omtrent den 1ste Okt. 1894 tændes ved *Rockland Laka Landing* et hvidt Fyr med Formærkelser hver 10 Sekunder, Lys i 5s., Mørke i 5s., Flammens Højde: 50 Fod. Synsvidden: 12 Kml. Det vises fra et Jerntaarn, hvidt foroven, brunt forneden, med sort Lanterne og staar 500 Alen fra NØ-Hjørnet af *Knickerbocker Ice Co.'s* Bro i dennes Forlængelse.  $41^{\circ} 8' 49''$  N. Br.  $73^{\circ} 54' 18''$  V. Lgd.

**New York. Sandy Hook — Fyrskibet „Scotland“.** I Okt. 1894 ligger til Forsøg et Telegraf-Kabel mellem NØ. Enden af *Sandy Hook* og Fyrskibet »*Scotland*«. Det forbydes at anke i denne Linie.

I Nærheden af Fyrskibet »*Scotland*« ligger til Forsøg forskellige Telegraf-Kabler, der ere afmærkede med smaa Bøjer.

Skibsførere anmodes om, naar det er muligt, ikke at komme Fyrskibet nærmere end 500 Alen.

### Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**Italien. Savona.** Det røde og det grønne Fyr paa *Savona* Havnemoler have en Synsvidde af 5 Kml.

**Italien. Salerno.** Ved Yderenden af den undervands Forlængelse af den V.-lige Havnemole ved *Salerno* er der udlagt en Lystønde, som viser rødt, fast Lys

**Italiens Ø-Kyst. Molfetta** Paa *Molfetta* Red er en Fortøjtønde udlagt i 5 Fv. Vand, c. 350 Alen N.  $40^{\circ}$  V. fra det grønne Fyr paa den yderste Mole.

**Rusland. Sebastopol Bugt. Pavlovski.** Fyret paa Pynt *Pavloeski* skal slukkes og flyttes til *Khersonese* Kloster. Ved Indløbet til den S.-lige Havn vises fra Signalmasten paa Pynt *Palooski*, naar intet Stormsignal vises, et rødt, fast Fyr.

### Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

**Columbia. Isla Grande.** Fyret paa *Isla Grande* er nu tændt. Det er et rødt og hvidt Blinkfyr.

**Cuba N.-Kyst. Cardenas Bay.** 14 Fods Grunden S.  $59^{\circ}$  Ø. fra *Piedras Cay* findes ikke. Damperen »*Cayo Romano*« stødte paa Landgrunden, som skyder sig ud fra *Chalupe Cay* og *Romero Cay*.

**St. Lucia. Port Castries.** I *Port Castries* gives Tidsignal fra en Mast ved Havnekaptajnens Kontor. Det gives med en Kugle, som hejses halvt op 5 Minutter før og i Top to Minutter før Signaltid. Den falder Middelmiddag i *Castries* eller 4t. 4m. 0s. *Greenwich* Middeltid.  $14^{\circ} 0' 53''$  N. Br.  $61^{\circ} 0' 0''$  V. Lgd.

Samtidig gives et Kanonskud tæt ved *Vigie* Fyrtaarn, og en Kugle falder samme Sted, men disse Signaler kunne ikke benyttes til at rette Kronometre.

### Syd-Amerikas Østkyst indtil $40^{\circ}$ S. Br.

**Brasilien. Santos.** Et Vrag ligger sunket ved Indløbet til *Santos*, fra Pynt *Taipu* i N.  $62^{\circ}$  Ø., og fra S.-Pynt af *Morro dos Limoes* i N.  $68^{\circ}$  V. Rejsningerne ere over Vandet.  $24^{\circ} 0' 5''$  S. Br.  $46^{\circ} 19' 40''$  V. Lgd.

### Karantænebestemmelser m. m.

*Norge.* — *Russiske* Havne ved *Det Nordtjige Ishav* og *Del Hvide Hav* ere erklærede for kolerasmittede.

*Gibraltar.* — *Antwerpen* er erklæret for kolerasmittet. Skibe, som ankomme derfra og have været kortere end 10 Dage undervejs, underkastes 3 Dages Observationskarantæne.

*Tyrkiet.* — Skibe fra *Guemlek Bugt*, mellem *Kap Bos-Bournu* og *Mudania* inklusive, underkastes 5 Dages Karantæne i *Tonza*.

Skibe fra *Napel Bugt* underkastes 1 Dags Observation med Desinfektion.

### ABONNEMENTSPRISEN

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

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelt Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges hos „Adam“, Højbroplads og Tivoli, „Lynet“, Bredgade, hos Avis sælgere i Havnen og flere Steder.

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

KJØBENHAVN. — TIERS BOGTRYKKERI (H. J. SCHOU).

### AVERTISEMENTSPRIS:

Første Side pr. Petillinie à 45 mm Bredde 25 Øre, udenlandske 35 Øre				
De øvrige Sider	—	20 —	do. 25 —	
	Moderation for	5 Gange	10 Gange	25 Gange
½ Side eller derover	.....	20 0/100	30 0/100	50 0/100
Mindre end ½ Side	.....	10 0/100	20 0/100	40 0/100

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER FREDAG.

Nr. 55.

Kjøbenhavn, Fredag den 12. Oktober 1894.

1. Aarg.

INDHOLD: Finansloven og Skibsfarten. — Under fremmed Flag, af E. T. — Den ny Søforsikringsplan i Norge. — Et Sammenstød paa Nyfundlandsbankerne. — Søulykker i August Maaned 1894. — Lodseriet i Sundet, af Lodsinspektør. Kommandør J. Bardenfleth. — Fiskeri-Statistik. — Fra Sø og Land. — Fra danske Skibsførere. — Skibsefterretninger. — Fragtberetninger. — Efterretninger for Søfarende.

Telegr.-Adr.:  
„The, Kjøbenhavn“.

H. P. Sundorph, Kjøbenhavn K.,

en gros — THEHANDEL — en detail

(grundlagt 1776).

Originale Pakninger med indregistreret Varemærke og Plombe faas overalt i Danmark.

Telefon  
Nr. 239.

**AXEL E. AAMODT.**

18, Kongens Nytorv 18.

Grundlagt 1857. Telefon 106.

Lager af Tegne- og  
Maleartikler for Ingeniører og  
Industridrivende.

Telefon 1268.

Telegr.-Adr. Nilsson 167.

**Carl Nilsson,**

Amaliegade 37,  
Kjøbenhavn K.

Lager af Olier og Maskin-Artikler.

Leverander  
til de fleste danske Damp-  
skibsselskaber.

Prøv

Tenneriffa

en fortrinlig Dessertvin pr. Btl.  
Kr. 1,50.

**P. Weile & Søn.**

Aalborg. Grundl. 1822. Kjøbenhavn.  
Ny Østergade 7. Telef. 3530.

**Cacaopulver,**

Kæks, Biscuits, Chocolate,  
Confekt.

Brødr. Tychsens Fabrikslager,  
Lille Kannikestræde 3, Kjøbenhavn K.

**Ankere & Kjæder,  
Tougværk og alle  
Skibs-Inventarier**  
anbefales fra Lager.

**John Forbæch,**  
St. Annæ Plads 19 & 21.

*Frits Ortmann*

Oveffelssagfører,

Niels Hemmingsensgade 4,  
Nl. 9—3.

**Connossementer**

med og uden  
det foren. Dampskibsselsk. Flag  
paa Lager hos

**S. Friedländer,**

Ved Stranden 14.

**C. F. Schlüter,**

Skandinavien største  
Skibshandel.

Etableret 1857.

En gros Lager af Maskin- og  
Cylinderolier.

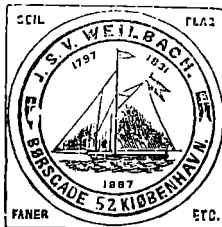
Alle Arter Maskin-Pakninger etc.

26, Peder Skramsgade,  
Kjøbenhavn K.

**C. M. Fønnesbech,**

Specialforretning i The.

Fine, kraftige Kvaliteter;  
Udsalg: Østergade 10. Kjøbenhavn.



Kieseluhr, Filt m. m.

Luftbølgeisolation,  
Patent for Rør og Kjæder.

**H. C. Petersen & Co.,**  
Udstillingsbygningen, Kjøbenhavn V.

Ludwigsbergs Donkey Pumper,  
Pulsometre, Centrifugalpumper,  
samt alle Sorter Pumper og Sprøjter  
i bedste Konstruktioner  
til billige Priser.

**Engelberts originale Olie,**

bedste Cylinder-Olie,

leveres til nedsat Pris.

Mod Efterligninger advares.

**Dækskoste**

Dækskoste, 13 Rækker halvstive Piasava 6 Kr. pr. Dusin.

do. 13 do. fint Piasava ud-

mærkede Koste til Spulning af Dækket 7 > >

Tjærekoste, rene Børster..... 7 > 50 >

Levanger..... 7 > >

Kosteskaffer..... 1 > >

Alle Sorter Malerpensler anbefales. Ethvert Rederi samt Damp- og Sejlskibsførere vil se deres Fordel ved at købe deres Forbrug af Børstenbinderarbejde direkte hos mig, da jeg fabrikerer det selv. Ingen Specialiteter; som Fagmand udfører jeg alt til Faget henhørende. Telefon Nr. 2625.

**HANS PREHN,**

Børstenbinder.

Fabrik for Dæks- og Gadekoste.

Vesterbrogade 46.

Fra Aktiebolaget Bofors & Gullspång i Sverrig leverer jeg paa Bestilling større og mindre Gjenstande i

**støbt Staal,** saasom:

Skibsstævne,  
Skibsskruer,  
Roerrammer,

Stempler,  
Krumtappe,  
Ambolte,

Tandhjul,  
Ankere,  
etc. etc

Støbt Staal fra Bofors-Gullspång er smeddeligt samt i Styrke og Sejghed fuldt jævnlørligt med det bedste smeddede Staal af tilsvarende Haardhedsgrad.

Kjøbenhavn.

Jørgen Jensens Efterflgr.

**Flensborgs  
Skibsbygning Selskab**

udfører

Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kjæder  
særlig hurtigt og billigt.

Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

## Marinecigaretten Yocorinis

1000 Stk. 18 Kr.

WILH. JØRGENSEN. ØSTERGADE 61. TELEFON 672.

Paa Undertegnedes Forlag er udkommet komplet og faas i alle Boglader:

## Uddrag af Danske Søfartslove

af J. A. D. Jensen, Navigationsdirektør.

Pris indb. 3 Kr. 75 Øre.

Denne Lovsamling er den eneste samlede Udgave af de Søfarten vedkommende Love, Reglementer og Forskrifter, som det ved Sølovens § 27 er paabudt enhver Skibsfører at have om Bord.

G. E. C. Gad, Vimmelskiftet 32.

Udkommet er og faas i alle Boglader:

### Astronomisk Navigation

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

Pris med Stjernekort og Stedlinekort indb. 3 Kr.

Forlagt af Cornelius Knudsens nautiske Etablissement.

I Kommission hos Tillges Boghandel.

## Staaltraadstovværk

i alle Kvaliteter og Konstruktioner for Transmissioner, Hejseværker, Kraner, Tovbaner etc.

Galvaniseret Jern- og Staaltraadstovværk, Galvaniserede Staaltraads Trosser og Kabler samt Liner til Skibsbrug, Lynafledertovværk af Jern og Kobber, Staaltraadsliner til elektriske Buelamper, Transmissions-Tov af Hamp, Manila og Bomuld, Transmissions Tov- og Snoreskiver, Patent-Laase og Patent-Smørelse for Staaltraadstovværk etc. leveres fra

KABELFABRIK, LANDSBERG a/W.

ved Repræsentanten for Danmark

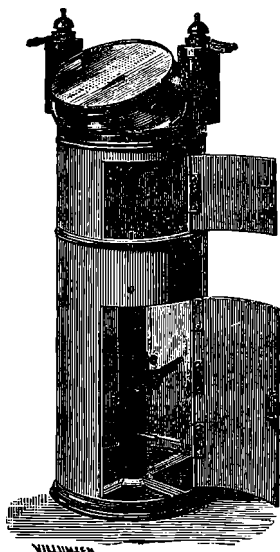
WM GOTTSCHALCH

Niels Juelsgade Nr. 1,

Kjøbenhavn K

## Cornelius Knudsens Etabl.,

37. Kjøbmagergade Kjøbenhavn.  
Patent Multiplicator, Kompasser,  
Sprit- og Baadskompasser,  
Patent Tidsglas. Saltmaalere,  
Sextanter og Oktanter.  
Kaptejn Rungs  
Universal-Bathometer.  
Logge og Loddemaskiner.  
Dybhavsthermometre  
med Vendeapparat.  
Barometre, Thermometre, Manometre.  
Indicatorer. Tegnebestikker.  
Parallellnealer.  
Marinekikkerter.  
Complete Dykkerdragter  
Premierløjtnant Clausens  
Patent Universal Deflektor.  
Reparationer udføres med Omhu.



## Anders Rasmussen,

Skomager, Svendborg,

Specialist i vandtæt Fodtøj & Sæstøvler.

Flere Aars Erfaring og mange anbefalinger for leverede vandtætte Sæstøvler.

Alt Fodtøj kan leveres vandtæt.

I Kommission hos Undertegnede er udkommet:

## Den danske Søetat 1801—1890.

Personalhistoriske Meddelelser, samlede af V. Richter.

(Med Tilføjelser og Rettelser til 1894).

Pris 1 Kr. 75 Øre.

G. E. C. Gad,  
Vimmelskiftet 32.

## Carbolineum, Creosotolie

leveres billigt.

V. Boye & Watt, Fiolstræde 2, K.

## Galle & Jessens

oljefri, rene Poudre

## Cacao uden Sukker

kan særlig anbefales

til Skibsbrug.

## Svendborg Margarinefabrik,

Jes Jensen & Søn,

anbefaler

velsmagende og holdbar Margarine,  
tilkendt Guldmalje i Antwerpen 1894.

Kontor og Lager: Raadhusstræde 4.

Patent

## Universal Slippeapparatet,

der er omtalt i Søfartstidende Nr. 40, anbefales til Anbringelse i Skibsbaade. Bestillinger modtages af Opfinderen og Indehaver af Patentet

Jul. Christensen — Hjertensfrydsgade 12 — Kjøbenhavn. K.

## Ny Carlsberg Øl

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

Bryggeriets Aftapningsanstalt: Pileallé 5.

Depot: Toldbodgade 14.

Løverdagen den 13. Oktbr. d. A. Efterm. Kl. 2 bliver ved Auktion paa Kjøbenhavns Børs (Indgang under Rampen) for Vedkommendes Regning opraabt til Bortsalg:

Skonnertbrig „Ida“, drægtig 126<sup>57</sup>/<sub>100</sub> Reg.-Tons, med alle dens staaende og løbende Redskaber samt Inventarium.

Skibet er beliggende i Nyhavn, Charl.-Side. — Inventarielliste, Auktionskonditioner etc. ville forinden Auktionen være til Eftersyn hos Mæglerne

N. Schiött & Hochbrandt,  
Amaliegade 33.

## Anti-magnetiske Ankergangs-Uhre

fra 20 Kr.

## Halv-Chronometere

fra 50 Kr.

## Marinekikkerter og Barometere.

Alle Reparationer udføres.

PALLE SØRENSEN,  
6, Sølvtorvet 6.

## Orgel-Harmoniums

og alle

## Musik-Instrumenter

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

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

## Aut. Forhyringsagenter, Kjøbenhavn.

F. Jepsen, Toldbodgade 2.

W. H. Wulff, Toldbodg. 15.

## Finansloven og Skibsfarten.

Vi give i nedenstaaende Linier en kort Oversigt over de Punkter i det nu Rigsdagen forelagte Finanslovsforslag, der have Interesse for Skibsfarten og Fiskeriet.

Paa Indenrigsministeriets Budget foreslaas at anskaffe to nye Redningsbaade til Stationerne Klitmøller og Anholt Fyr og at oprette Rednings-Bistationer ved Kærred mellem Aalbæk og Skagen, ved Madsbøl i Viksøbugten og ved Nordsiden af Thyborøn Kanal. — Ministeriet for offentlige Arbejder foreslaar at fuldende den c. 130 Fod lange Molestrækning i Forlængelse af den søndre Mole i Frederikshavns Havn. Til Udbedringsarbejder i Esbjerg Havn foreslaas anvendt 7000 Kr.

Paa Marineministeriets Budget foreslaas en Del Forbedringer af Fyrvæsenet. Det Taagesignal, der findes ved Hammerens Fyr, foreslaas flyttet ned paa Nordpynten af Hammeren, saa at forbisejlende Skibe kunne søge nær til det; samtidig ønskes ved Taagesignalet anlagt et mindre Fyr, der formentlig vil være til stor Gavn for Skibsfarten, idet det store Fyr, der ligger 290 Fod over Vandet, i disigt Vejr ofte er indhyllet i et Sky-lag, medens Luften i de lavere Lag er saa klar, at et Fyr vil kunne ses paa lang Afstand. Paa Albuen foreslaas anlagt et nyt Fyr af Hensyn til Sejladsen i den sydlige Del af Store-Bælt. Til Revsnæs Fyr foreslaas anskaffet et kraftigere Linseapparat. Paa Nordenden af Sjællands Rev ønskes anlagt et Gasbaakefyr, der vil være til stor Gavn for det betydelige Antal Skibe, der passere dette Sted, og som navnlig om Vinteren, naar Schultzy' Grund Fyrskib er inddraget, vil være til meget stor Nytte for Skibsfarten. For at fuldstændiggøre Belysningen af den sydlige Del af Aalborg-Bugten og navnlig for at lede Sejladsen nord om Djursland, indtil Udbybøj Fyr faas i Sigte, foreslaas anlagt et Fyr ved Gjerrild. Paa Nordre Røse Fyr foreslaas anbragt et Taagesignalapparat, der vil være til megen Gavn for Sejladsen gennem Drogden i taaget Vejr. Paa Taarbæk Rev foreslaas udlagten Lystønde, som vil være til megen Gavn for større Skibe, der paa

Vejen til eller fra Kjøbenhavn skulle passere Revet; den vil spare dem den betydelige Omvej, som de nu maa vælge om Natten, særlig naar de komme nord fra, idet de som Regel gaa langt uden om Revet for ikke at underløbe dette. Nu, da Frihavnen i en nær Fremtid bliver aabnet, vil en Foranstaltning, der letter Storskibssejladsen i Sundet, være særlig ønskelig. Paa Enebærødder ved Odense Gab ønskes et mindre Fyr til Gavn for mindre Skibe, der med vestlig og nordvestlig Storm befinde sig i Farvandet nord for Fyn, idet de ved Fyrets Hjælp kunne søge dækket Ankerplads indenfor Odense Gab; tillige vil et Fyr paa dette Sted være til betydelig Gavn for det ikke ringe Antal Skibe, der besejle Odense, idet disse om Natten kunne søge Ankerpladsen indenfor Odense Gab eller ved gunstig Lejlighed forlade denne om Natten. Til Fortsættelse og Fuldendelse af Belysningen gennem Smaalandsfarvandet søges de nødvendige Midler. Ved Belysningen af dette Farvand vil man imødekomme et Andragende, der er indsendt fra talrige Smaaskibsførere; man vil utvivlsomt ved de her foreslaaede Foranstaltninger støtte Smaaskibssejladsen, der maa kæmpe haardt mod daarlige Konjunkturer. Det foreslaas at bygge to mindre Fyr, et ved Stubbekjøbing Mølle og et paa Bogø samt at forandre Orehoved og Ore Fyr saaledes, at de kunne lede Sejladsen øst og nord om Dyrefoden. — Paa Vagervæsenets Konto gentages det i Fjor fremsatte, men ikke gennemførte Forslag om Anskaffelse af et Vager- og Fyrinspektionsskib til Brug paa Jyllands Vestkyst. — Til en ny Udgave af »Den danske Havne-Lods« søges 2000 Kr.

Af »overordentlige Statsudgifter« fremhæve vi Forslaget om at anskaffe en Dampbaad til at holde Løbet ved Thyborøn sejlbart for Fiskerfartøjer til enhver Aarstid; den antages højst at ville koste c. 130,000 Kr.; der foreligger Forslag fra Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri om at levere Skibet for 116,000 Kr.; de øvrige c. 14,000 Kr. ville medgaa til andre med Anskaffelsen forbundne Udgifter.

## Under fremmed Flag.

En Korrespondent til »Times« skriver: »En meget betydningsfuld Bevægelse er begyndt ved Tyne. Mr. Walter Runciman, Chefen for et stort Rederi-Firma, der navnlig gør Forretninger med skandinaviske Havne, meddeler, at han paa Grund af de alvorlige Hindringer, der fremkaldes ved de af »the Sailors' and Firemen's Union« stillede Krav, som et Eksperiment agter at overføre to af sine Skibe til fremmed Flag — sandsynligvis norsk. Han beregner, at hans Selskab derved vil spare £ 62 10 s. om Maaneden i Hyre paa et Skib paa 2000 Tons, og at der, hvis han overfører hele Selskabets Flaade til fremmed Flag, vilde spares £ 20,000 om Aaret. Denne Bevægelse kan, hvis den udvikler sig videre, faa alvorlige Følger for Fremtiden, ikke alene for den britiske Skibsfart, men ogsaa for den kgl. Flaade-Reserve, og synes derfor at fortjene den alvorligste Opmærksomhed«.

Næst at henvise til Artiklen »Engelske Skibe under fremmed Flag« i »Dansk Søfartstidende« Nr. 40 skal angaaende det paatænkte Skridt — forsaavidt dette opfattes som andet og mere end en blot og bar Trusel — bemærkes, at det næppe alene er det ovenangivne Hensyn, der leder til det, eftersom det i Følge nugældende engelsk Lovgivning staar Rederiet frit for at tage baade Kaptajn og det hele Mandskab af hvilken Nationalitet, det ønsker. Muligt er det dog ogsaa, at der tænkes paa de af Arbejder-Repæsentanterne i den store Arbejder-Kommission stillede Krav til Fremtidens Lovgivning. Iøvrigt er det ikke saa lige en Sag at faa et engelsk Skib til at sejle under norsk Flag. For at et Skib kan sejle under norsk Flag kræves nemlig efter den norske Sølovs § 1, at Skibet enten ejes udelukkende af norske (og svenske) Statsborgere, eller tilhøre Aktieselskab, hvis Hovedkontor er i Norge, og hvis Bestyrelse har sit Sæde i Norge og bestaar af norske Statsborgere, der ere Aktieejere. Til Overførelsen vil derfor i hvert Fald kræves en Pro-forma-Overdragelse til norsk Haand eller Op-

rettelsen af et norsk Pro-forma-Aktieselskab, og det hele Eksperiments Gennemførlighed synes herefter at maatte bero paa, hvorledes de norske Autoriteter ville stille sig overfor saadanne Omgaaelses-Forsøg; selv om saadanne maaske ere forholdsvis lette under den nuværende Tilstand — det lykkedes nemlig ikke at faa den norske Skibsregistreringslov gennemført i forrige Storthing — ville de i alt Fald, saasnart denne saa vel som en paatænkkt Aktielov er gennemført, blive betydelig vanskeligere.

E. T.

## Den ny Søforsikringsplan i Norge.

Vor Korrespondent i Christiania tilskriver os den 1ste Oktober:

I det nylig tilendebragte Møde af Repræsentanter for »Det norske Veritas« er den af den før omtalte Komité til Revision af Søforsikringsplanen udarbejdede Indstilling behandlet og Planen vedtaget i sin nye Skikkelse. Tanken har været at bringe Planen i Overensstemmelse med den nye Søfartslov, idet man dog har ladet dette Hensyn vige, hvor man af praktiske Grunde har fundet at burde beholde det bestaaende eller indføre nye fra Loven afvigende Regler. Iøvrigt kan Forandringerne ikke siges at være mange eller særlig væsentlige. Det kan nævnes, at man har optaget Restfragt som et eget Forsikringsobjekt; ved at forsikre paa denne Maade (i Stedet for at forsikre den tilbageværende Del af Fragten som Andel af Bruttofragt), opnaar man tillige at faa del paa Fragtforskudet faldende Havaribidrag indbefattet i Forsikringen. — I Reglerne om Kondemnation er ligeledes Forandring. For at konstruktivt Totaltab kunde konstateres, maatte tidligere Reparationstaksten andrage til 3 Fjerdeparter af Skibets Forsikringsværdi, hvorhos over Halvparten maatte falde paa Skroget. Denne sidste Betingelse har man nu slojft, men paa den anden Side maa Reparationstaksten naa op til Forsikringsværdien og Bestemmelsen gælder kun for Sejlskibe\*). — Ved Abandan har man optaget Søfartslovens Bestemmelser, hvorefter man ved forsvundet Skib gaar ud fra det tredobbelte af den gennemsnitlige Rejse-længde, medens man ved forladt Skib har visse nærmere bestemte Frister. — Planen vil saa snart som mulig foreligge i Boghandelen.

## Et Sammenstød paa Nyfundlandsbankerne.

Da den franske Paketdampør »Touraine«, tilhørende la Compagnie Generale Transatlantique, den 10de Juli d. A. var paa Nyfundlandsbankerne, stødte den Kl. 2 om Natten sammen med et tremastet Sejlfiskefartøj »Sully«. Straks da den vagthavende Officer paa »Touraine« fik Øje paa »Sully's« Lanterne lidt om Bagbord, gav han haardt Bagbords Ror og kastede Styrbords Maskine om til fuld Kraft Bak. Stævnen drejede derved fri af Sejleren, men under Drejningen tørnede Agterstævnen mod den, hvorved Bagbords Skrue slog Hul i Skibssiden og mistede to Blade. I Damperen følte Stødet saa lidt, at Kaptajnen, der var oppe paa Grund af Taagen, slet ikke mærkede det, og Damperen stoppede derfor ikke. Fartøjets 30 Mand reddedes af nærliggende Fiskefartøjer.

I Anledning af dette Sammenstød foreslaar en Indsender i »Le Yacht« for den 15de September, at Søvejreglernes Be-

stemmelse om, at man i Taagevej skal gaa med moderat Fart, forandres til, at man under saadanne Forhold kun bør gaa med en bestemt Brøkdels af Skibets almindelige Hastighed, og at der paalægges Dampskibsselskaberne og Kaptajnerne alvorlige Bøder, naar Reglen ikke overholdes. Vi kunne give Indsenderen Medhold i, at Bestemmelserne om, at Farten skal være moderat i Taagevej, er vag og fortolkes meget forskelligt. Det er en bekendt Sag, at i Taagevej tages der i de hurtiggaaende Paketter kun en Omdrejning eller to fra Maskinen, men Hastigheden er desuagtet langt fra at kunne kaldes moderat.

For at undgaa de hyppige Sammenstød med Fiskefartøjer paa Nyfundlandsbankerne har det ovennævnte Dampskibsselskab paa Foranledning af den franske Regering paabudt sine Kaptajner saavidt muligt at lægge Vejen uden om Nyfundlandsbankerne i Fiskerisæsonen.

## Søulykker i August Maaned 1894.

(Efter Meddelelse fra Bureau Veritas).

### Sejlskibe.

3 amerikanske, 19 britiske, 1 chilensk, 2 danske, 2 franske, 4 tyske, 3 italienske, 7 norske, 1 portugisisk, 1 russisk, 1 svensk, ialt 44.

### Dampskibe.

1 amerikansk, 7 britiske, 1 chilensk, 1 tysk, 1 norsk, 1 spansk, ialt 12.

### Aarsager til Forlisene.

#### Sejlskibe.

Stranding 18, Kollision 5, Ild 3, Sunkne 3, Forladte 3, Kondemnation 8, Savnede 4, ialt 44.

#### Dampskibe.

Stranding 6, Kollision 3, Ild 1, Sunkne 1, Forladte 1, ialt 12.

## Lodseriet i Sundet.

Af Lodsinspektør, Kommandør J. Bardenfleth.

Under denne Overskrift har en Dampskibsfører, Hr. O. n., i »Søfartstidende« af 5te d. M. anket over den kortere Lodsbetjening, der i Sundet ydes Skibe fra danske Lodser fremfor fra de svenske paa Strækningen fra Svineboderne til Falsterbo og omvendt. Det saaledes fremførte indeholder saa megen Fejlsyn paa de faktiske Forhold, at jeg maa anmode den ærede Redaktion om at optage efterfølgende Oplysninger til Retledning af disse Forholds Betragtning.

Det er ganske rigtigt, at Skibe, der sætte Lodsflag, naar de ankomme til Sundets Indgang nord- eller sydfra, altsaa til Kullen eller Falsterbo, her langs svensk Søterritorium først ville tilbude svensk Lodshjælp, hvad der er en ret naturlig Følge af de svenske faste Lodsstationers Nærhed, medens de danske ligge nogle Mil indenfor og kun med uforholdsmæssig og i disse aabne Farvand ganske unødvendig Bekostning kunne opretholde en Konkurrence med de svenske Stationer. En saadan er som bekendt bleven forsøgt nordpaa gennem adskillige Aar saavel med Sejlskibe som med Dampkraft paa begge Sider, men den førte kun til et vildt Kapløb imellem Lods-fartøjerne halvvejs imod Anholt til liden Baade for Skibsfarten og til stor Udgift for Lodserierne. Der blev der- efter sluttet en Overenskomst imellem Helsingør og Viken

\*) En i Betragtning af Sejlskibenes synkende Takster rimelig Bestemmelse.

Lodserier om Samarbejde, hvorefter de svenske Lodser ville træffes nord for Viken, de danske sønden for. Fra Lappegrundens Fyrskib sejle derfor nu altid de danske Lodser lodssøgende Skibe imøde indtil Højden af Viken, og forinden Skibenes Ankomst hertil afficerer næppe praktiske Skibsføreres Nerver af Hr. O. n.'s farlige Grunde — desværre for Lodskasserne er dette tilmed kun meget sparsomt Tilfældet senere i Farvandet. Men Skibsfarten kan jo dog ikke beklage sig, da der altsaa findes Lodser paa hele Strækningen fra Helsingør nordefter. Iøvrigt vide de fleste lodssøgende Dampskibsførere slet ikke de danske Lodser Tak for at stoppe dem, forinden de komme i Lappegrundens Fyrskibs Nærhed, hvor Ombordtagningen Dag og Nat gaar lettere for sig end længere tilsøs. Hr. O. n. er vistnok ogsaa uvidende om, at Lodserne ere berettigede til at kræve forhøjet Lodstaxt for tidligere begyndende Lodninger, hvilke Skibsførerne i Almindelighed vægre sig ved at erlægge.

Topmaalt fejlagtig fremsat er Hr. O. n.'s Paastand om at Lodserne forlade Skibene i Utide ved Dragør, hvilket kun sker, naar Skibsføreren selv ønsker det, og det saa meget mindre, som det netop er her, at Farvandsvanskelighederne ere størst for dybgaende Skibe. Lodserne medfølge, saalænge Skibsførerne forlange og helst

til Falsterbo, da dette giver størst Fortjeneste. Hr. O. n. kan jo selv prøve Rigtigheden heraf uden Risiko for at være kendt i Forvejen og jo olttere, jo bedre.

Analoge Forhold regulere Lodsbetjeningen sydfra gennem Drogden eller Flinterenden, medens der dog ikke her er Fællesskab i Arbejdet mellem danske og svenske Lodser, og finder Hr. O. n. ikke Farvandet mellem Lappegrunden og den svenske Kyst bredt eller dybt nok til alene at finde Vej nordefter fra Kronborgpynten, assisterer Dragørlodsen ham videre efter udtalt Ønske derom, naar han vil tage Chancerne for en besværligere Lodsafsætning ved Lappegrundens Fyrskib end ved Helsingør eller ogsaa betale Lods for yderligere Lodning nordefter. — Endeligen omtaler Hr. O. n. Udstationeringen af en Lodsbaad ved Middelgrunden. Den findes der jo og har været der i Mands Minde men kan dog ikke være samtidigt paa elihvert Skibs Vej ad det ene eller det andet Løb.

Der er intet rimeligere, end at Institutioner som Fyr-, Vager- og Lodsvæsenet, der udelukkende ere til for Søfartens Skyld, underkastes offentlig Diskussion, Kritik og Forslag til Forbedring fra kompetente Sider, men der er ogsaa en grund- og formaalsløs Kritik, som kun gør Skade ved at fremsættes, og til den Art kan jeg ikke andet end regne Hr. O. n.'s Indlæg i den her behandlede Sag.

## Fiskeri-Statistik. Frederikshavn.

Juli 1894.

	Pd. Rødspætter à 15 Ø.		Pd. Pigvar. Pd. Tunge. Pd. Sletvar Pd. Issing.	Kullor. Snese à 1 Kr.	Pd. Torsk à 6 Ø.	Pd. Hummer à 1 Kr. 10 Øre	Snese Makrel à 4 Kr.	Værdi anslaaet.
	Indlandet.	Udlandet						
<b>A. Fra danske Fiskekuttere er indbragt og atter afsendt:</b>								
pr. Jernbane til Indlandet.....	289,400	.....						} 120,490 Kr. » Ø.
pr. Kvase til Kbhvn. ....	193,250	.....						
pr. Kutter til Kbhvn. (egen Fangst) ..	45,000	.....						
pr. Dampskib til Kjøbenhavn ....	3,050	.....						
pr. Jernbane til Udlandet.....		74,200	P. 10,000à45Ø.					
pr. Dampskib til Norge.....		8,100	T. 1,400à75Ø.					
pr. Dampskib til Gøteborg.....		30,000	S. 1,100à12Ø.					
pr. Kvase til Norge.....		35,100	I. 20,000à10Ø.					
pr. Dæksbaad (svensk) til Sverrig.....		10,000						
Af Baade til stedligt Forbrug.....				800	5000			
Dels tilført pr. Kutter dels landværts fra Vestkysten.....						7000		
<b>B. Fra fremmede Fangstpladser er indbragt og atter afsendt:</b>								
Forhandlet } pr. Dpsk. fra Vestnorge ..					6000	828	9912 Kr. » Ø.	
herfra Byen } do. - Østnorge ..					6300		6930 Kr. » Ø.	
					4050		4455 Kr. » Ø.	
Til Udlandet pr. Dampskib fra Vestnorge (Christianssand) her omloset direkte i Ibvogn.....						2250	2475 Kr. » Ø.	
Rekapitulation: Tilført af egen Fangst og forbrugt i Indlandet for ca. 96,980 Kr. » Ø.								
— fremmed — — — — — 21,397 Kr. » Ø.								
Ialt 118,277 Kr. » Ø.								
Tilført af egen Fangst og udført til Udlandet for ca. 23,510 Kr. » Ø.								
— fremmed — — — — — 2,475 Kr. » Ø.								
Ialt 25,985 Kr. » Ø.								

Vejret var i første Halvdel af Juli Maaned ikke lidet uroligt, hvilket hæmmede Fiskeriet en Del; naar Tallet for Udførselen landværts desuagtet er stegen betydelig i Forhold til forrige Maaned, maa det have sin Aarsag i de fra Juni Maaned gode Fiskeri tilstedeværende store Lagre af Fisk, som altsaa først have opnaaet Afsætning i Juli. Makrelfiskeriet med Garn under Norge ophørte midt i Maaneden, hvorfor ogsaa Tilførselen af denne Fiskesort er ringe; at dette Fiskeri er ophørt har ogsaa bevirket, at Udførselen herfra af Rødspætter til Norge er stegen noget. I Løbet af Maaneden indtraadte Fredningstiden for Hummer saavel i Norge som i Sverrig, saa Tilførselen er af den Grund betydeligt mindre end forhen. Fiskeriet er drevet af et lignende Antal Kuttere som i forrige Maaned.

	Pd. Rødspætter à 15 Øre.	
	Indlandet.	Udlandet.
Fra Sæby er der via Frederikshavn pr. Jærnbane afgaaet til.....	300	700
Fra Skagen er der via Frederikshavn pr. Jærnbane afgaaet til.....	5500	1600

## Fra Sø og Land.

Dødsfald. Skibsfører Jeppe Jensen i Assens er afgaaet ved Døden.

Fhv. Skibsfører Peter Hansen Rømer er afgaaet ved Døden.

Sømand Niels Peter Hansen af Lobals, som var Styrmand paa Galeasen Freja, er faldet over Bord og druknet.

Den danske Dampers Svend er den første Fragtdampers, der blev indbragt i Libaus Krigshavn; det var den 5te ds. under Lodskommando. Skibet, der var flagsmykket, tilhører Dampskibsselskabet Carl og medbragte 1160 Tons Kul.

Paa Verdensudstillingen i Antwerpen er der tilkendt Guldmedalje til Flensborg Skibsbygnings-Selskab; denne Udmærkelse blev offentliggjort den 2den Oktober i Overværelse af den belgiske Konge.

For nogen Tid siden var det Flensborg Skibsbygnings-Selskabs Plan for egen Regning at bygge et Dampskib af Type, Størrelse og Indretning som »Brunhilde«, »Martha« og andre Dampere af følgende Dimensioner: Længde 243' 3", Bredde 34' 2", Dybtgaaende 15' 6". — Nu er imidlertid denne Dampers bleven solgt til Dampskibsrederiet af 1889 i Hamburg og skal være færdig til den 1ste April 1895.

Dampskibsselskabet Torm her i Byen har anskaffet et nyt Skruedampskib kaldet »Agnete«.

Dampskibsfarten mellem Frederikshavn og Gøteborg, der vedligeholdes af Det Forenede Dampskibs Selskab, vil foreløbig blive fortsat til 1ste April 1895, medens det tidligere var bestemt at stanse Farten med Udgangen af indeværende Aar.

Postdampskibsfarten paa Island. En regelmæssig Kystfart omkring Island for Befordring af Personer, Gods og Post, agtes udført fra 19de Marts til 5te December 1895 ved et Skruedampskib, og er dertil bevilget et Tilskud af intil 25,000 Kr.

Flensborg Skibsbygnings Selskab giver 9 pCt. i Udbytte for sidste Aar.

I Frankrig har man atter haft et Uheld med en Torpedobaad. Da denne var undervejs fra Marseille til Toulon, hørtes et mægtigt Brag fra Kedelrummet, hvorefter Flammer og Damp slog i Vejret fra Skorstenen. Det viste sig, at Toppen af Ildkassen — Baaden havde en almindelig Lokomotivkedel —, var revnet, Stagene, som understøttede den, gav efter, og den udstrømmende Damp skoldede de i Kedelrummet værende fire Mand saa alvorligt, at to af dem døde. Man antager, at Fødecapparaternes Svigten har været Aarsagen til Ulykken. Paa Grund af Vandmangel blev Ildkassens Top glødende, udvidede sig og kunde da ikke længer bære Dampens Tryk. Da Ulykken skete, var Trykket i Kedlen kun 6 Atm., medens det normale Tryk er 8 Atm. En lignende Ulykke kunde nær været indtruffen ombord i den franske Krydser »Dupuy-de Lome«, da denne var paa Damprøve i Foraaret, i det man under Prøven opdagede, at to Kanaler vare næsten klappede sammen; ved hurtigst muligt at formindske Trykket i Kedlen undgik man en Katastrofe.

Maskinprøverne med den danske Krydser af 3die Klasse Heimdal, der for kort Tid siden løb af Stablen, skulle paa

begyndes en af de nærmeste Dage Maskineriet er forfærdiget paa Burmeister & Wains Maskinfabrik; dets Hestekraft er 3000.

Londons Havn. Dr. Collingridge, Embedslæge for London Havn, siger i sin sædvanlige Beretning, at i Løbet af det sidste halve Aar ere 12,018 Skibe blevne undersøgte, hvilket betyder en Forøgelse i Tal af 600 sammenlignet med forrige Halvaar. Af disse vare 10,267 af britisk Nationalitet, derefter kom de skandinaviske med 674. Ialt fandtes 417 Skibe at tiltrænge en mere eller mindre omfattende Udrensning, og 276 nødtes til at foretage Ombygninger. Af Skibe fra fremmede Havne ere 4,807 tilligemed et Antal af 12,514 Personer blevne undersøgte af Embeds-Læger. Fordærvede Fødemidler — derunder 2,328 Bedekroppe, 16,314 Kasser Frugt og 81 Kasser Æg — ere blevne konfiskerede.

Dr. Collingridge udtaler som sin faste Overbevisning, at betryggende Kontrol kun vilde kunne naas, naar ethvert fra fremmed Havn kommende Skib blev undersøgt af en Læge, der skulde være eneste Dommer med Hensyn til Skibets og Mandskabets Sundhedstilstand, hvorhos der skulde paalægges Kaptajnen Straf, hvis han gav usande Svar.

Atlantehavs-Rekorden i vestlig Retning er igen sat ned, nemlig af Cunard-Dampers »Lucania«, der næstsidste Fredag Aften landsatte sine Passagerer i New-York efter en Overfart paa 5 Døgn 7 Timer og 48 Minutter.

»Queensland Line« Post-Dampers, Dorunda, 3136 Tons, er paa Vejen hjemad fra Brisbane strandet paa den portugisiske Kyst udfor Peniche. Ladningen var vurderet til £ 222,000, heraf ere dog fire Kasser, der indeholdt 22,200 Sovereigns, blevne bjergede, hvorhos en Del af den øvrige Ladning er bragt i Land i vnaad og beskadiget Tilstand. Passagererne og Mandskabet ere bragte i Land i Peniche af et fransk Skib. De førstnævnte, ialt 31, deriblandt flere Damer og Børn, bleve tagne fra Borde i en saadan Fart, at de alle var barbenede og kun delvis paaklædte. (Times)

## Fra danske Skibsførere.

Barkskibet Laura af Fanø, 368 R. T. d. V., 550 Tons, bygget af Skibsbygmester Abrahamsen, Fanø, afgik den 7de Maj til Hamburg, bugseret af Dampers Texel for M. 500, den 8de kom vi til Altona, kobrede og gjorde Skibet færdig der og i Hamburg, for at gaa til Vestkysten af Mexico med Stykgods; den 21de Juni var vi færdige og gik den 22de ned af Elben, indtog Dynamit ved Freiburg og kom den 23de tilsøs; igennem Nordsøen og Kanalen havde vi omløbende Vind og Modvind, saa Passaten først naaedes den 12te Juli paa 34° N. Br. og 13° V. Lgd., den satte ind med nordlig Vind, som siden trak sig mere østlig og bragte os hurtigt Syd efter; havde St. Antonia (Cap Verde Ø.) i Sigte og tabte Passaten den 23de paa 9° N. og 26° V., fik NV. og Vest Vinde samt omløbende Vinde til Æquator, som passeredes den 30te Juli, da Passaten satte ind med sydlig Vind, der efterhaanden trak sig mere østlig med friske Byger, og tabtes allerede paa 16° S. og 35° V., fik der sydlig og omløbende til 32° S., da Vestenvindene satte ind og bragte os sydefter, saa Staten Ø. passeredes den 30te August og Diego Ramirez den 31te, 69 Dage fra Hamburg. Ved Valg af Rute fra Kanalen til Cap Hoorn, maa man rette sig tildels efter Vinden og gaa vest eller øst om Madeira, Canarøerne og Cap Werds Øerne, men den vestlige Rute er at anbefale, især for Jernskibe og dybtlastede Træskibe, da jeg af Erfaring ved, at Skibene paa Vejen øst om blive hurtig bevoksede med Langhalse; om Vinteren kan Passaten sædvanlig hurtigere naas, naar man er dygtigt østlig, og holder til Side længere Syd efter. Æquator



passeres sædvanligt imellem 22 og 26° Lgd., blæser Vinden sydlig og man er langt til 4° N. Br. og 22° V., da kan man dristig staa SV over, da Vinden temmelig sikkert rummer op, saa man kan ligge Fernando Norhona foroven, eller tæt i Læ, og kommer godt fri af Brasilkysten; paa 9° S. rummer Vinden sædvanligt op, saa man kan sætte Kursen og styre som man skulde til Rio eller River Plate, det er for det meste heldigt at være godt vestlig eller under Landet udfor Rio Grande, hvor Vestvindene sædvanligt sætter ind og man tidt har ondt ved at komme vest paa, da Strømmen udfor River Plate ogsaa sætter øst efter og Vindene ere fremherskende vestlige; de østlige holder dem ikke gerne længe, men kan blæse godt for en kort Tid. At gaa igennem Le Maire Strædet kan være heldigt, naar Vinden og Vejret er god, men det sikreste er at gaa øst om Staten Ø og styre tæt under Landet vest efter henimod Cap; Nordvind er der fremherskende og Strømmen vest efter; er Vinden vestlig og Vejret stormfuldt gør man bedst i at holde sig under Landet i Læ til det forandres. Ved Cap St. John, som ogsaa i Le Maire Stræde, er der til Tider en svær Strøm, som med Storm kan være farlig nok for et lille Skib og med flovt Vejr kan det tage Styret fra Skibet, saa man ikke kan komme klar, derfor maa man undgaa at komme altfor tæt til. Med Hensyn til Ruten rundt Cap Hoorn, da vil især i Sommermaanederne eller fra November til Februar, naar Dagene ere lange, den nærmest Landet være at foretrække; jeg er flere Gange gaaet tæt udenom Cap indenfor Diego R. og Ildfonce og holdt Landet i Sigte et godt Stykke ud; jeg har derved gjort gode Rejser, men er man først kommet fra Land i en Storm, er det tidt heldigt at løbe syd efter og paa 60° S. Br. sejle Lgd. af og med SV. igen styre Nord efter; skal man til Mexico eller St. Francisco, kan man, hvis Vinden tillader det, styre saa langt vest efter som til 100° V. Lgd.; er man derimod bestemt til Chili eller Peru, behøver man ikke at gaa saa vestlig, jeg har undertiden holdt nordefter allerede paa 75° Lgd., men har saa siden sædvanlig gjort en Vending vest efter, for at klare Landet; paa den Maade kommer man hurtigere fri af Stormene og Kulden, som til sine Tider kan være slem; et Par Grader nordligere har meget at sige paa disse Breder. Paa Cap St. John eller ved Indsejlingen til Havnen er Fyr og man vil der ogsaa kunne faa Proviant, men ellers er Stanley Harbom paa NO Kysten af Falkland jo den Plads, der sædvanlig styres efter, naar Skibene har lidt Havari eller mangler noget; ved Cap Hoorn eller Vallaston Ø kan fyldes Vand og der gives flere gode Ankerpladse her omkring, men der er ellers intet at faa, undtagen Fisk af de Indfødte; de Indfødte ere ikke at stole paa længere mod vest; i Beagle Kanal har Amerikanerne en Missionsstation og rundt imellem Øerne har Hvalfangerne Stationer, hvor de sætter Folk i Land (for at slaa Sæler og Pingviner), som under Tiden bliver der i flere Maaneder og gør Fangsten færdig, til Skibet igen afhenter dem; paa Diego Ramires har de ogsaa Station; fra Falkland gives flere Skibe, der gaa paa Sælfangst og ogsaa har Missionspræster ombord. I Le Maire Strædet findes ogsaa en Station og jeg har hørt fortælle, at der er en Landsmand og at man kan faa Kartofler og flere Slags Grøntsager m. m. der. Hvad ellers Sejladsen om Cap Hoorn angaar, da er det vanskeligt at give noget Raad; den maa afhænge af, hvorledes Vinden træffes; ud til Riamarez kommer man sædvanligt temmelig hurtigt, men der kan Vinden til Tider blæse Storm i flere Uger fra Vest og sætte en saa voldsom Sø, at der ikke kan være Tale om at avancere; Stormene komme tidt pludselig, saa man fra fulde Sejl tidt maa tage ind til klosrebet Mærsejl og undertiden disse med, men sædvanlig begynder de i Nord, og efterhaanden som de trækker vestlig, frisker det gerne og begynder at regne, imellem NV og Nord kan de undertiden holde sig flere Dage med Smaaregn, men trækker den sig igennem NV og Regnen falder i store Draaber, maa man holde sig klar, da den saa gerne springer paa SV og blæser endnu haardere og sætter en voldsom Sø; gaar den derefter sydlig, bedager Vejret sig gerne, men bakker det tilbage, faar man sædvanlig Uvejr igen.

(Fortsættes).

## Skibsefterretninger.

### Dampskibe.

**Det forenede Dampskibsselskab.** Alexander III, Rabe, afgik 8. Oktbr. fra Smyrna til Saloniki, Konstantinopel, Sevastopol og Odessa. — A. N. Hansen, Thidemann, ankom 7. Oktbr. til Antwerpen, til Alger, Tunis, Piræus, Smyrna. Saloniki, Konstantinopel, Sevastopol og Odessa. — Antwerpen, Caroc, ankom 8. Oktbr. til Novorossisk, til Sevastopol og Odessa. — Baron Stjernblad Michelsen, passerede 7. Okt. Gibraltar, til Kbhvn. og St. Petersburg. — Castor, Kruse, afgik 5. Oktober fra Messina til Denia, Malaga og Cadiz. — Chr. Broberg, Gøtsche, 9. Oktober til Alicante, Barcelona og Italien — Dagmar, Struhberg, ankom 8. Okt. til Okseløund. — Douro, Brabrand, ankom til Kbhvn. 7. Okt., til Stettin og Danzig. — Georgios I., Rohde, ankom 1. Oktbr. til Antwerpen, til Tunis, Piræus, Konstantinopel, Samsun, Trebizonde, Batum, Novorossisk og Odessa. — J. C. Jacobsen, Bech, afgik 4. Oktbr. fra Denia til Malaga og Kbhvn. — Kiew, Rasmussen, ankom 8. Okt. til Kbhvn., til St. Petersburg. — Kursk, Staal, afgik 9. Oktbr. fra Kjøbenhavn til Bordeaux. — Leopold II, Jespersen, afgik 10. Oktbr. fra St. Petersburg til Kjøbenhavn, Antwerpen, Alger, Tunis og Sortehavet. — L. P. Holmblad, Ingerslev, anløb Gibraltar 7. Okt., til Antwerpen, Kbhvn. og St. Petersburg. — Nordjylland, Jensen, ankom 4. Oktbr. til Lissabon, til Oporto og Bordeaux. — O. B. Suhr, Koch, ankom 6. Okt. til Norrkøping, til Kbhvn., Cadiz, Malaga, Valencia og Denia. — Omsk, Kihl, afgik 8. Okt. fra Alger til Sicilien, Antwerpen og Kjøbenhavn. — Tejo, Fenger, passerede Dover 8. Oktbr., til Københ. — Botnia, Holm, afgik 10. Oktbr. fra Københ. til Hangø. — Tomsk, Petersen, ankom 5. Oktbr. til St. Petersburg, til Kbhvn., Antwerpen, Alger, Tunis og Levanten. — Vesuv, Gade, ankom 8. Okt. til Kotka, til Københ., Alger, Marseille og Italien. — Viking, Jørgensen, ankom 7. Oktbr. til St. Petersburg, til Kjøbenhavn, og Bordeaux. — Vesta, Corfitzon, afgik 9. Oktbr. fra St. Petersburg til Bordeaux.

Constantin, Fenger, afgik fra Kjøbenhavn 11. Oktbr. til Newcastle. — Esbern Snare, Holm, afgik 11. Oktbr. fra Odense til Newcastle via Frederikshavn. — Georg, Nielsen, afgik 10. Oktbr. fra Newcastle til Kjøbenhavn. — Knuthenborg, Hansen, afgik 9. Okt. fra Leith til Odense. — Kronen, Petersen, afgik 9. Oktbr. fra Newcastle til Nykjøbing F. — Lolland, Ankersen, afgik 9. Oktbr. fra Newcastle til Aalborg. — Storebelt, Güllich, afgik 10. Oktbr. fra Nakskov til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Union, Bloch, afgik 10. Oktbr. fra Odense til Leith via Aarhus og Aalborg.

Anglo Dane, Petersen, ankom 8. Oktbr. til Kbhvn., til Anvers. — Axelhuus, Goll, ankom 10. Oktbr. til Stettin, til Kbhvn. og Vestnorge. — Bergenhuus, Jørgensen, ankom 7. Okt. til Kbhvn., til Hamburg. — Ceres, Svensson, ankom 7. Oktbr. til London, til Havre og Kbhvn. — Charkow, Norden, passerede Hansholm 8. Oktbr. til Hull. — Christian IX, Møllerup, ankom 9. Okt. til Kbhvn., til London. — Christiansund, Jensen, afgik 10. Okt. fra Kjøbenhavn til Vestnorge. — Fanø, Andersen, ankom 8. Okt. til Libau, til Hull. — Frederik, Harboe, ankom 9. Okt. til Hull, til Kjøbenhavn og Königsberg. — Jolantha, Hansen, ankom 6. Oktbr. til Danzig, til Kjøbenh og Hamburg. — Kasan, Thomsen, passerede Hansholm 9. Okt. til Kbhvn. og Königsberg. — Laura, Christiansen, afgik 1. Oktbr. fra Granton til Færøerne og Island. — Libau, Andersen, afgik 9. Okt. fra Kjøbenhavn til Königsberg. — Louise, Brabrand sen., ankom 3. Okt. til Königsberg, til Kbhvn. og Hull. — Minsk, Olsen, ankom 9. Okt. til Liverpool, til Manchester og Kjøbenhavn. — Moskov, Petersen, ankom 9. Oktbr. til Riga, til Kbhvn. og Anvers. — Morsø, Lind, afgik 10. Oktbr. fra Kbhvn. til Hamburg. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom 8. Okt. til Anvers, til Kbhvn. og Riga. — Odin, Frisenette, ankom 9. Okt. til Kbhvn., til Danzig. — Perm, Christensen, afgik 9. Okt. fra Kbhvn. til Libau. — Pregel, Egdiussen, passerede Hansholm 9. Oktbr., til Københ. og Libau. — Romny, Nielsen, passerede Hansholm 9. Okt. til Kbhvn. og Libau. — Thyra, Garde, afgik 18. Septbr. fra Granton til Færøerne og Island. — Tula, Paaske, afgik 8. Okt. fra Trondhjem til Kbhvn. og Stettin. — Vendssyssel, Sørensen, afgik 7. Okt. fra Københ. til Hamburg.

**Dannebrog.** Amalienborg, Olsen, ankom til Hernøsand 8. Okt. for at laste til London. — Christiansborg, Ewaldsen, ankom til Helsingborg 6. Okt. — Fredensborg, Andersen, ankom til Kotka 9. Okt., laster til Rouen. — Frederiksborg, Hartmann, ankom til Kbhvn. 9. Okt. — Rosenborg, Schultz, ankom til Dunkerque 6. Okt.

**Carl, Skjold, Gorm.** Gorm, Schmidt, afgik 7. Oktbr. fra Libau til Rotterdam. — Frode, C. F. Christensen, afgik fra Sunderland 6. Oktbr., ankom til Stettin 10. Oktbr. — Knud, N. P. Jørgensen, afgik fra Grimsby 4. Okt., ankom til Kbhvn. 8. Okt. — Svend, Aug. S. Hveysel, afgik fra Blyth 28. Septbr., ankom til Libau 4. Okt. — Erik, H. W. Wisberg, afgik fra

Rouen 5. Okt. ankom til Hull 7. Okt. — Skjold, N. O. Risø, afgik fra Newcastle 27. Septbr., ankom til Kronstadt 4. Oktbr. — Danmark, Th. Heintzelmann, afgik fra Blyth 3. Okt., ankom til Kronstadt 9. Okt. — Olaf, C. Holst, afgik fra Blyth 29. Septbr., ankom til Kronstadt 7. Okt. — Volmer, J. P. Jørgensen, afgik fra Libau 7. Okt. til Rotterdam. — Dan. C. M. Kraemer, afgik fra Hull 6. Okt., ankom til Kbhvn. 9. Okt. — Magnus. W. Aaris, afgik fra Libau 29. Septbr., ankom til London 4. Okt.

**Kjøbenhavn.** Carl Hecksher, Petersen, afgik fra Amsterdam 4. Okt., ankom til Riga 10. Okt. — Fyen, Petersen, ankom til Newcastle 5. Okt. — Hafnia, Neergaard, ankom til Riga 7. Okt. — Jylland, Slarck, afgik fra Kbhvn. 7. Okt., ankom til Libau 9. Okt. — Russia, Rasmussen, ankom til Kbhvn 6. Okt.

**Nordsøen.** England, Petersen, ankom til Newport, Mon. 3. Okt. — Holland, Hansen, afgik fra Uleåborgs dist. 5. Okt. til Rouen. — Rusland, Schmidt, ankom til Windau 7. Okt. — Skotland, Albrechtsen, ankom til Køge 8. Okt. — Tydsland, Jørgensen, ankom til Windau 6. Okt.

**The Anglo Dane Steam Ship Company Limited.** Swarland, Pii, ankom til Hollenau 7. Okt.

**Thingvalla.** Hekla, Laub, afgik fra Christianssand 21. Sptbr., ankom til New-York 4. Okt. — Island, Skjoldt, afgik fra Kbhvn. 6. Okt., ankom til Stettin 7. Okt. — Thingvalla, Berentzen, afgik fra New-York 29. Septbr. til Kbhvn.

**Det danske Petroleum-Aktieselskab.** Christine, Larsen, ankom til New-York 7 Okt, afgik 10. til Aarhus og Kbhvn.

**Det dansk-russiske Dampskibsselskab.** Peter Berg, Chr. Jensen, afgik fra St. Petersburg 5. Okt., ankom til Lübeck 9. Okt. — Alexander Shukoff, L. Johnsen, afgik fra St. Petersburg 5. Okt. til Amsterdam. — Johan Siem, J. Rasmussen, afgik fra Hull 5. Oktbr. til Kronstadt. — Pawel Andrejeff, P. Mørch, afgik fra Hull 27. Septbr., ankom til Kronstadt 5. Oktbr.

**Urania.** Sirius, Jensen, ankom til Honfleur 4. Okt. — Urania, Callesen, ankom til Rouen 8. Okt.

**Det Jydsk-Engelske Dampskibsselskab, Aarhus.** Hengest, Olsen, afgik fra Aarhus 4. Okt., ankom til Newcastle 7. Okt. — Octa, Enemark, afgik fra Newcastle 3. Okt., ankom til Gøteborg 7. Okt. — Orrik, Erichsen, afgik fra Gøteborg 4. Okt., ankom til Newcastle 7. Okt.

**J. Lauritzen, Esbjerg.** Nerma, Degn, ankom til Hartlepool 4. Okt., afgik 5., ankom til Esbjerg 7., afgik 9. til Hartlepool. — Nordsøen, Meinertz, ankom til Middlesborough 5. Okt., afgik 6., ankom til Esbjerg 8.

## Sejlskibe.

**Nordby, Fanø.** Afma, Clausen, ankom til Petit Grève (Haiti) 12. Septbr. fra Antwerpen. — Annete, Nielsen, ankom til Mauritius 8. Septbr. fra Madagaskar. — Anna, Clausen, afgik fra Bahia 12. Septbr. til Moro St. Paulo. — Claus, Clausen, ankom til Queenstown 5. Okt. fra Laguna d T., afgik 6. til London. — Doris Brodersen, Beck, ankom til Iquique 5. Okt. fra Santos. — Elisabeth, Hawebye, afgik fra Newcastle 25. Septbr. til Guayaquil. — Franz Schwalbe, Poulsen, afgik fra Lissabon 27. Septbr. til Marseille. — Hans, Brinck, ankom til Antwerpen 1. Oktbr. fra Montevideo. — Laura, Toft, ankom til Reunion 26. August fra Mauritius. — Mærdor, Brinck, ankom til Liverpool 3. Okt. fra Rio Grande. — Nordby, Kolster, afgik fra Santos 8. Okt. til Iquique. — Peruvian, Hansen, afgik fra Antwerpen 29. Septbr. til River Plate, kom til St. Cathrine Point 30. Septbr. — Prinds Valdemar, Winther, afgik fra Santos 4. Okt. til Iquique. — Thor, Duysen, befragtet fra Cardiff til Para.

**Chr. Simoni, Aalborg.** Flora, Larsen, afgik fra Kotka 5. Okt. til Northfleet.

**Moses & Søn, G. Melchior.** Brig Clara, Bartram, er Fredag den 5. ds. ankommen til Martinique. Alt vel.

## Fragtberetninger.

D'Hr. **Holm & Wonsild**, Kjøbenhavn og Lübeck, meddele os den 11. Oktober:

For Dampere noteres:

Reval: London eller Hull 1/—, Rotterdam 1 1/2 d., Antwerpen, Dunkirk eller Ghent 1/3 d., Rouen 1 4/12 d., alt pr. 496 lbs. Hvedebasis, til Stettin eller Lübeck 9 à 10 M. pr. 2000 Kilos Rug.

Libau: London, Hull, Leith 1/—, Bremenstadt 1 1/2 d., Rotterdam 1/—, Antwerpen 1 1/2 d., Rouen 1/3 d., specielt 3/4000 Kornquarter London eller Østkysten 1 1/2 d., Engl. Canal til Plymouth 1 4/12 d., Bristolkanalen 1,6 d., alt pr. 320 lbs. Havrebasis. Til Stettin M. 11 pr. 2000 Kilos Havre, til Danmark nordligst Aarhus 18 M. pr. 2000 Kilos Klid.

Riga: London 1/—, Hull 1/—, Antwerpen 1/— à 1 1/2 d., Ghent 1/— à 1 1/2 d., Dunkirk 1/— à 1 1/2 d., Rotterdam 1/—,

alt pr. 320 lbs. Havrebasis, til Lübeck 11/12 M. pr. 2000 Kilos Havre; til Sydsverrig 10 M. pr. 2000 Kilos Rug, til Danmark 18 M. pr. 2000 Kilos Klid.

Stettin—Gefle 300 Tons Mel à 4 Mark. Danzig—Danmark 40 Pf. pr. 50 Kilos Klid. Königsberg—Danmark 45 Pf. pr. 50 Kilos Klid. Danmark—Hull 1/3 d. pr. 448 lbs. Byg Englands Østkyst Kulhavn til Danmark 5/ à 5/6 d. for smaa Dampere og 4/6 à 4/9 d. for større Dampere, alt pr. Ton Kul. Sejlskibsfragter:

St. Petersburg—Danmark 14 M. pr. 2000 Kilos Oliekager. Riga—Danmark 14 M. pr. 2000 Kilos Oliekager. Königsberg—Danmark 50,60 Pf. pr. 50 Kilos Klid. Danzig—Danmark 45/50 Pf. pr. 50 Kilos Klid. Stettin—Danmark 4 M. pr. 1000 Kilos Oliekager. Danmark—Englands Østkyst 1/9 d. Londonbasis pr. 448 lbs. Byg. Nordfrankrig—Danmark 9 frcs. pr. Ton Oliekager.

D'Hr. **N. Johansen & Dahl**, Liverpool, meddele os under 6. Oktober:

Siden vor sidste Rapport har Fragtmarkedet rundt omkring omtrent været uforandret.

Fragterne udefter ere gennemgaaende uden Liv, og Kulfrakterne til River Plate og Nord-Brasilien ere baade faa og flovere. — Befragterne har nedsat Raten til La Plata fra Wales til 9/— for Novbr.—Decbr.—Lastning for Dampskibe, og mene de i Begyndelsen af Aaret at kunne tvinge Fragten endnu lavere, da der paaregnes livlig Efterspørgsel efter Udfragt den Vej.

Amerika-Markedet er stille. — San Fancisco, Vestkysten og Australien flovt. — Ostindiefrakterne ere gennemgaaende flove og Markedet stillestaaende med Undtagelse af Calcutta, hvorfra endel Befragninger har fundet Sted til Kanalen og de Forenede Stater.

Sortehavsfrakterne ere uforandrede, og fra Middelhavet og Ertzhavnene er Begæret efter Tonnagen kun lidet.

I forløbne Uge sluttedes blandt andet som følger:

For Dampskibe.

Newcastle til Stettin 4/—, Swinemünde 3 7/12, Riga 4/—, Stockholm 4/—, Tromsø 6/—, Aalborg 3/9, Savona 4 6, Genua 4/4, Algier 4 9, Carthage 7/—, Venedig 5,9 for Kul og 7,9 for Kokes, Madras 10/—.

Cardiff til Kjøbenhavn 5/—, Algier 5 3/4 frcs., Sevilla 6/—, Syra 4/9, Barcelona 6 9 à 8 3, Piræus 4/9, Donau 7/—, Gibraltar 5/3, Cape Verdes 6/9, Jamaica 7/6.

Garston til Genoa 5/3, London til Kurrachee og Bombay 14/—, Hamburg til Montreal 9/—.

Sundswall til Eastham 480 Stds. 26/6, Hernøsand og Sundswall til Calais 450 Stds. 35 frcs., Cronstadt til Amsterdam eller Zaandam 500 Stds 23/—, Finland til Bordeaux 47 frc. Luleå og Hudikswall til London 1050 Stds. 24 —. Riga til Grimsby 2500 Loads Sleepers 6 1 1/2, Southampton 7 —, Lowestoft 7,9, Dordrecht 6/6.

Azoff til U. K.-Kont. 11/6 à 12/— for 15,000 Quarters prompt Baad, 10,500 Quarters Baad til Middelsbro 12 9, Nicolaieff eller Vavarooffka 13,000 Quarters à 400 Pd. 12,6 à 12,9. Fra et af disse Steder direkte til Aarhus 12/6, med Komplettering i Sebastopol à 11 6, Odessa til Kjøbenhavn 3400 Tons à 11/—, L. H. A. R. 9/6, Hamborg 10/—.

Novorossisk til Liverpool 13,000 Quarters 11/—, Rotterdam 9 9, Amsterdam 10/—. Nicolaieff til Bergen 12,9 à 13/— for 13,200 Quarters Baad, 1/— mindre for en Komplettering i Odessa. Donau til Antwerpen 12 9. Smyrna til Leith 10/6. Bilbao til Cardiff 4/—, Newport 4/—, Glasgow 3/3, Middlesbro 5/3, Jarrow 5/—, Rotterdam 5/9.

Montreal til Hull 40/— pr. Std. Planker. New-York til Dunkirk 2 3 og 5 pCt. for Petroleum. Savannah til Rewal 885 Tons Baad 21 64 d. og 5 pCt. pr. Pd. Bomuld. Galveston til Liverpool 35/6 pr. Reg.-Ton, til Bremen 36/6.

Calcutta til U. K.-Kont. 27/6, Dundee 26 3, Hamburg 28 9 Middelhavet 27 6, Boston 6 Doll.

For Sejlskibe sluttedes:

Liverpool til Rio Grande do Sul (Stykgods) 30/—, Option Porte Allegro £ 50 extra. Birkenhead til Bahia (Kul) 11 6, Garston til Pernambuco 12/— . Cardiff til Rio Janeiro 13 9, Santos 18/—, Cape Town 11 3, Valparaiso 11/—, Callao 12/6. Hull til Rio Janeiro 11 4/12. Glasgow til to Pladser i Britisk Columbia (Stykgods) 17/6.

Pitch Pine fra Gulfhavnene til U. K.-Kont. 87 6 à 95/— efter Størrelsen, Apalachicola 100/— à 102 6.

Lumber fra Gulfen eller Atlanterhavspadser 11 1/2 Doll. til River Plate, Rio Janeiro 14 à 14 25.

Logwood og c. fra Jamaica til U. K. 28 —, Kont. 29/—, Belize 30/— for Logwood, 40/— for Mahogani, Laguna 30/— og 40/—.

New-York til Calcutta 14 cents for Olie. Calcutta til New-York 4 1/4 Doll., Dundee 26 3. Chittagong til U. K.-Kont. 25/—. Melbourne eller Goebing til Kanalen 25,9 à 26,3. Portland, O., 31/3 ÷ 1/3, San Francisco 25/— ÷ 1/3 og 25/— direkte, Vestkysten 25/— ÷ 1/3 og 24/3 ÷ 1/3. Puget Sound til Vestkysten 32/6 for Lumber.

## Efterretninger for Søfarende.

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

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

**Limfjorden** Jernprammen, som ligger sunken S. for *Rønne* i Farvandet ind til *Lemborg*, er om Natten afmærket med hvid Lanterne, der vises fra en Pæl S. for Prammen.

**Randers Fjord. Kattegat.** Den 22de Oktober 1894 tændes *Udbyhøj* Fyr. Det er et Vinkelfyr, som viser grønt, fast Lys fra N. 14° Ø. til N. 48° Ø., hvidt, fast Lys fra N. 48° Ø. til N. 52° Ø., rødt Et-Blink fra N. 52° Ø. til N. 74° Ø., hvidt To-Blink fra N. 74° Ø. til S. 83° Ø., hvidt fast Lys fra S. 83° Ø. til S. 81° Ø. og rødt, fast Lys fra S. 81° Ø. til S. 69° Ø.

Et-Blinkene og To-Blinkene gives hver 12 Sekunder; Et-Blinkene: Lys c. 4<sup>s</sup>, Mørke c. 8<sup>s</sup>, To-Blinkene: Lys c. 1½<sup>s</sup>, Mørke c. 1½<sup>s</sup>, Lys c. 1½<sup>s</sup>, Mørke c. 7½<sup>s</sup>. Flammens Højde: 110 Fod. Synsvidden: 16 Kml. for det hvide og røde Lys, 14 Kml. for det grønne Lys. Lysevnen: 20 Kml. for det hvide, 18 Kml. for det røde og 14 Kml. for det grønne Lys. Linseapparat af 2den Orden.

Fyret vises fra Gavlen af en hvid Bygning.

Beliggenhed: 56° 35' 25" N. Br. 10° 19' 27" Ø. Lgd.

**Sletterhage. Kattegat.** Den 15de Oktober 1894 tændes *Sletterhage* nye Fyr. Det er et Vinkelfyr, som viser grønt, fast Lys fra N. 68° Ø. til S. 85° Ø., hvidt To-Blink fra S. 85° Ø. til S. 74° Ø., hvidt, fast Lys fra S. 74° Ø. til S. 67° Ø., rødt Et-Blink fra S. 67° Ø. til S. 54° Ø., rødt, fast Lys fra S. 54° Ø. til S. 6° V., grønt, fast Lys fra S. 6° V. til S. 88° V., hvidt, fast Lys fra S. 88° V. til N. 63° V. og rødt, fast Lys fra N. 63° V. til N. 56° V.

Et-Blinkene og To-Blinkene gives hver 12 Sekunder; Et-Blinkene: Lys c. 4<sup>s</sup>, Mørke c. 8<sup>s</sup>, To-Blinkene: Lys c. 1½<sup>s</sup>, Mørke c. 1½<sup>s</sup>, Lys c. 1½<sup>s</sup>, Mørke c. 7½<sup>s</sup>. Flammens Højde: 53 Fod. Synsvidden: 12 Kml. Lysevnen: 20 Kml. for det hvide, 18 Kml. for det røde og 15 Kml. for det grønne Lys. Linseapparat af 1ste Orden.

Fyret vises fra et hvidt, rundt, 52 Fod højt Taarn; Lanterne har graat Tag.

Beliggenhed: 56° 5' 43" N. Br. 10° 31' 0" Ø. Lgd

Samtidig slukkes det nuværende *Sletterhage* Fyr.

Taaesignal gives fra samme Tid med en Sirene, der hver Minut giver et kort Stød umiddelbart efterfulgt af et langt Stød.

Sirenen lyder stærkest mod S. Den er anbragt i en Bygning, som ligger tæt ved Fyrtaarnet.

### Østersøen, Sundet og Lille Belt.

**Finland. Bottniske Bugt.** Paa *Krokkskär*, inden for *Rønnskär*, NØ-Side er opført en hvid, 30 Fod høj Baake med Diamant paa Toppen. 63° 3' 26" N. Br. 20° 50' 13" Ø. Lgd. Paa *Krokkskär* SV-Side, 1,4 Kbl. S. 49° V. fra den hvide Baake er opført en sort, 32 Fod høj Baake med en Firkant paa Toppen.

Holdte overet lede Baakerne mellem Sømærkerne ved *Holmbergsgrund*, *Oskarsgrund*, *Argoggrund* og *Nifagrund*.

**Finske Bugt.** Ved Indløbet til *Pojo Bugt*, tæt ved *Ekenäs*, foretages Uddybning. Ved hver Side af Farvandet er udlagt to Vagere med Stage og to Tværtræer og midt i Farvandet to Vagere med Stage og Kryds.

Uddybningsmaskinen, der skal passeres med langsom Fart, giver følgende Signaler:

Om Dagen: Et Stød i Dampfløjten betyder, at den skal passeres om Styrbord; to Stød, at den skal passeres om Bagbord.

Om Natten viser Uddybningsmaskinen en rød Lanterne paa den Side, hvor den skal passeres.

**Rusland. Finske Bugt.** Revet, som fra *Wuor Puldar* skyder sig ud mod SØ., 1,7 Kml. S. 85° V. fra Baaken paa *Pissisaari*, er i 28½ Fod Vand afmærket med en rød Stage med en opadbunden Kost. 60° 26' 49" N. Br. 26° 35' 40" Ø. Lgd.

Baaken paa *Øen Mannonen* er nu hvid paa den nederste Fjerdedel, iøvrigt sort. 60° 24' 18" N. Br. 27° 57' 34" Ø. Lgd.

**Kronstad.** Et Fartøj ligger sunket paa *Kronstad* store Red i 26 Fod Vand, N. for *Nikolajev* Ledefyrline, 3 Kml. N. 77° V. fra *Koffardihavnens* Hjørne. Vraget er afmærket med en Vager med rød Stage og en opadbunden Kost.

**Tydskland. Stralsund.** Paa *Baaken*, som staar paa *Vierendeht-Grund*, *Flunder-Grund*, ved Indløbet til *Gellen* skal tændes et Blinkfy.

### Kattegat og Skagerak.

**Sverig. Malö.** *Malö* Fyr er nu forandret og viser grønt Lys i den tidligere mørke SV-lige Vinkel.

### Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Tydskland. Norder Piep.** Everten »*Anna*« er sunken ved *Tertius Plate* paa S-Siden af *Norder Piep*, S. for Tønde Nr. 1, N. for Vraget er udlagt en Vragtønde med N-lig Topbetegnelse.

**Helgoland.** Ved *Helgoland* er *Hog Stean* (*Steen Rock*) Tønde ombyttet med en hvid Baaketønde, mærket *Hog Stean*, med rød Cylinder paa Toppen.

**Elben.** Den til Opmaalingsbrug paa *Grosser Vogelsand* opførte Baake ligger paa 53° 58' 53" N. Br. 8° 33' 53" Ø. Lgd.

**Holland. Zeegat van Terschelling.** N. for *Westergonden* er ved Vraget af »*Lutine*« udlagt nogle Vagere. 53° 21' 5 N. Br. 5° 3' 8 Ø. Lgd.

**Zuiderzee. I Kamper Ketel** bestaar Afmærkningen nu af en rød og sort vandret, stribet Kugletønde i 9 Fod Vand ved Adskillelsen mellem det NV-lige og SV-lige Farvand, 52° 35' 5" N. Br. 5° 46' 24" Ø. Lgd., en Spidstønde Nr. 1 og en Stumptønde Nr. 1 i 6½ Fod Vand i det NV-lige Farvand, og en Spidstønde Nr. 1 og to Stumptønder Nr. 1 og Nr. 2 i 7½ Fod Vand i det SV-lige Farvand. Om Vinteren ombyttes Kugletønden med en rød og sort vandret stribet Vager med Stage og Kegle, Spidstønderne med røde Vagere med Stage og 2 Balloner, og Stumptønderne med sorte Vagere med Stage og afkortet Kegle.

Den 5te Oktober 1894 tændes *Ven* røde og hvide Fyr igen, og det midlertidige Fyr slukkes. Fyrapparat af 5te Orden. Iøvrigt er Fyret uforandret.

**Zeegat van Texel. I Molengat** er i 8 Fod Vand udlagt en Vragtønde mellem Stumptønde Nr. 3 med Kryds og sort Kugletønde med Diamant, c. 1 Kbl. V. for Vraget paa *Onrust*.

**IJmuiden.** I *IJmuiden* er der nu med almindelig Lavvande 27 Fod Vand. Udgangspunktet for Vandstands-Signalerne er 24½ Fod. Paa Tærskelen i Søslusen, som er 57 Fod bred, er Dybden ved Lavvande 22 Fod.

**Hoek van Holland.** Sømineøvelserne ved *Hoek van Holland* ere afsluttede og Afmærkningen ved Pladsen inddragen.

**Haringvliet.** I *Haringvliet* er den rød og sort vandret stribede Kugletønde med Diamant ombyttet med en Spidstønde Nr. 6.

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

**Frankrig. Seine Bugt.** Sluppen »*Jeune Berthe*« er sunken i 8 Fv. Vand N. for *Ver* Fyr. En Mast er nogle Fod over Vandet.

**Skotlands V.-Kyst. Ardossan.** Ved Indløbet til *Ardossan* ere følgende Grunde fundne:

1. En 21 Fods Grund 3½ Kbl. S. 84° V. fra *Horse Island* Baake.
2. En 22 — — 4 Kbl. S. 82° V. fra *Horse Island* Baake.
3. En 17 — — 3¼ Kbl. S. 4° V. fra *Horse Island* Baake.
4. En 24 — — 4 Kbl. S. 4° V. fra *Horse Island* Baake.
5. En 20 — — 2¾ Kbl. S. 9° Ø. fra *Horse Island* Baake.
6. En 18 — — 2¼ Kbl. S. 11° Ø. fra *Horse Island* Baake.
7. En 15 — — 2½ Kbl. S. 6° V. fra *Horse Island* Baake.

Inden for de 5 sidst anførte Grunde ligge andre Grunde med mindre Vand, hvorfor man ikke bør komme inden for dem.

8. En 16 Fods Klippe ¾ Kbl. S. 78° V. fra Fyrtaarnet.
9. En næsten tør Klippe ½ Kbl. S. 2° V. fra *Eagle Rock*.
10. En 17 Fods Grund godt 1 Kbl. S. 10° V. fra *Eagle Rock*.
11. En 17 Fods Klippe godt 1 Kbl. S. 7° Ø. fra *Eagle Rock*.
12. En 16 Fods Grund godt 1 Kbl. S. 20° Ø. fra *Eagle Rock*.
13. En Klippe, som falder tør, i Bassinet, mellem *Jerry's Pier* og *Winton Pier*.

*Horse Island* Baakes Beliggenhed: 55° 38' 40" N. Br. 4° 50' 25" V. Lgd.

**Irlands Ø.-Kyst. Belfast Lough.** Vraget af Briggen »*Xanthus*«, som laa sunket NV for *Bally Macormick Point*, er optaget. Vragfyrskipet er inddraget.

### Nordlige Atlanterhav.

**Frankrig. Loire.** Baaketønden ved *La Couronné* er ombyttet med en rød Spirtønde med Stage og Kegle. 47° 7' 27" N. Br. 2° 19' 35" V. Lgd.

**Gironde.** Mellem *Royan* og *Pouillac* ere følgende Lystønder udlagte:

1. N. for *Platin de Grave* en rødmalet, cylindrisk Lystønde, som viser hvidt, fast Lys. 45° 35' 35" N. Br. 1° 4' 50" V. Lgd.
  2. Ø. for *Pointe de Grave* en rødmalet, cylindrisk Lystønde, som viser hvidt, fast Lys. 45° 34' 27" N. Br. 1° 3' 9" V. Lgd.
  3. Ved *Les Marguerites* en sort, cylindrisk Lystønde, der viser rødt, fast Lys. 45° 32' 42" N. Br. 1° 3' 39" V. Lgd. og
  4. Ved *Les Mets* en sort, cylindrisk Lystønde, der viser rødt, fast Lys.
- Samtidig ere følgende Tønder inddragne:
1. Den røde Spirtønde N. for *Platin de Grave*.
  2. Den rødmaledede Lystønde, som viste hvidt, fast Lys, ved *Les Marguerites* og
  3. Den rødmaledede Lystønde, som viste hvidt, fast Lys ved *Talmon*.

**Portugal. Leixoes.** Fra Signalmasten paa Fort *Leca* gives følgende Signaler:

En sort Ballon eller en rød Lanterne mellem to grønne Lanterner betyder, at intet Skib maa løbe ind i eller ud af Havnen.

Et rødt Flag betyder, at Skibet kan staa ind i Havnen; naar nødvendigt, hejses samtidig Skibets Navn.

Det internationale Signal-System anvendes.

Lodsbaade vise et rødt Flag forude og om Natten to røde Lanterner lodret for hinanden. Rødt Flag hejst eller Blus afbrændt i Lodsbaaden betyder, at det Skib, som har Tilladelse til at løbe ind, skal nærme sig Lodsbaaden for at faa Lods.

**Portugals S.-Kyst. Santo Antonio.** Den 19de Septbr. 1894 er det hvide, faste Fyr *Medo Alto* slukket, og et hvidt, fast Fyr tændt paa *Pynt Santo Antonio*. Det vises fra en Fyrpæl ved et rødt Hus med hvidt Tag ved Ruinerne af Fortet. Flammens Højde: 45 Fod. 37° 11' N. Br. 7° 25' V. Lgd.

Man kan ankre ved Indløbet til *Golada Kanal* i 26 Fod Vand, fra Fyret *Santo Antonio* i S. 48° V. og fra *Ilha de Canella* hvide Fyr i S. 68° V.

**Canada. St. Lawrence Flod.** Paa *Cape Salmon* NØ-Ende, *Pointe de Roches*, er tændt et hvidt Blinkfyr, som hver ¼ Minut viser Et-Blink. Det lyser fra N. 5° Ø. gennem Øst og S. til S. 36° V. Flammens Højde: 75 Fod. Synsviddens: 14 Kml. Det vises fra et 45 Fod højt Taarn, der staa paa en hvid Bygning. 47° 46' 20" N. Br. 69° 54' 8" V. Lgd.

Et Taagehorn giver hver ½ Minut Et-Stød af 8 Sekunders Varighed. Sirenebygningen staa SØ for Fyret tæt til Pynten, der er 32 Fod høj over Vantet.

**Forenede Stater i Nord-Amerikâ. Massachusetts.** Omtrent den 1ste Oktober udlægges foreløbig Fyrskib Nr. 54 i 14 Fv. Vand ud for Indløbet til *Main Ship Channel, Boston Harbor*. Det viser to røde, faste Fyr, et fra hver Top. Flammens Højde: 37° Fod. Synsviddens: 11 Kml. Skibet har to Master med en rød Ballon paa hver Top. Skroget er rødt, paamalet »Boston« og Nr. »54« med hvidt paa begge Sider.

Taagesignalet gives med en 12 Tommers Dampfløjte, som hver Minut giver Et-Stød af 5s. Varighed. Naar Dampfløjten er i Uorden, gives Taagesignal med Klokke.

Beliggenhed: 42° 19' 19" N. Br. 70° 45' 4" V. Lgd.

Kursen fra Fyrskibet til Midten af *Main Ship Channel* Indløb mellem *Boston Fyr* og *Point Allerton* er S. 89° V., c. 6 Kml.

I *Gangway* er fundet 10 Fod Vand paa N.-Enden af *West Hogshead Rock Shoal*, fra *Minots Ledge* i S. 78° V. og fra *Barrel Rock* Baake i N. 40° Ø., og 6 Fod Vand tæt ved *Chest Ledge*, fra *Minots Ledge Fyr* i S. 2° Ø. og fra *Chest Ledge* i N. 61° Ø., 1 Kbl.

En sort Lystønde, der viser hvidt, fast Lys, er udlagt ved Vraget af Skonnert »*Mary J. Castners*«, som er sunket mellem *Pollock Rip* og *Chatam*.

Fyrskib Nr. 58 er nu permanent udlagt ved *Nantucket New South Shoal*, 12 Kml. SV. for *Davis New South Shoal*, og Fyrskib Nr. 54 inddraget.

**Delaware River. Delaware.** Omtrent den 20de September forandres *Cherry Island* forreste, hvide, faste Ledefyr, c. ½ Kml. ovenfor *Edgemoor* Jernværk, til et hvidt Fyr med Formærkelser hver 3 Sekunder, Lys 2s, Mørke 1s.

### Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**Frankrig. Cette.** Uden for det V.-lige Indløb til *Cette* er Dybden aftagen til 10 Fod ud for *Vigen La Conque* i Linien *Frontignan Fyr* overet med *Le Pilon*. Man skal paa dette Sted holde Fyret godt aabent tilhøjre af *Le Pilon*. En sort Tønde er udlagt c. 3 Kbl. S. 49° V. fra S.-Enden af *Cap de Cette*.

**Frioul.** Den røde Spirtønde med Kegel ved *Basse Saint-Estève* ligger nu i 8 Fv. Vand, c. 100 Alen S. for Grunden. For at gaa klar Ø. om Tønden, maa man holde *Planier* Fyr godt aabent af *Pointe Courille, Pomègues* NØ.-Pynt.

**Siciliens V.-Kyst. St. Theodore.** Signal-Stationen *St. Theodore, Tramontora* Pynt, er midlertidig nedlagt.

**Grækenland. Corinth Bugt.** Paa Kap *Psaromyia* er tændt et hvidt Blinkfyr, der hver ¼ Minut viser Lys i 10 S., Mørke i 20 S. Det lyser fra N. 53° Ø. gennem Ø., S. og V. til N. 30° V. Flammens Højde: 205 Fod. Synsviddens: 21 Kml. Linseapparat af 3die Orden. Fyret vises fra et rundt Stentaarn. 38° 19' 0" N. Br. 22° 11' 12" Ø. Lgd.

**Corinth Kanal Ø.** Paa Kap *Sousaki*, ved det Ø.-lige Indløb til *Corinth Kanal*, er tændt et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 29 Fod Synsviddens: 8 Kml. Linseapparat Fyret vises fra et rundt Stentaarn. 37° 54' 40" N. Br. 23° 3' 30" Ø. Lgd.

**Rusland. Det Azovske Hav.** Fyrskibet »*Petchani*« ved Indløbet til *Taganrolt Bugt* er midlertidig ombyttet med Fyrskibet »*Tuzlinski*«. Paa »*Tuzlinski*«s Plads er udlagt et Fartøj, som viser et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 17 Fod.

### Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

**Costa Rica.** I *Port Limon* ligger ved Yderenden af Pieren en Klippegrund med 9 Fod Vand, c. 50 Alen N. 86° Ø. fra Pierhovedets Midte. Langs den Del af Pieren, som gaar i NVV.-Retning, er der 18 à 20 Fod Vand. Havnen mellem Pieren og Revet bruges ikke, spredte Klipper ligge i den.

*Grape Cay Fyr* lyser nu i alle Retninger. Synsviddens: 12 Kml. 10° 0' N. Br. 83° 2',5 V. Lgd.

### Karantænebestemmelser m. m.

**Gibraltar.** — Karantæneforanstaltningerne overfor *Antwerpen* ere ophævede.

**Spanien.** — Overfor *Algier* er paabudt 3 Dages Observation.

**Portugal.** — *Bahia* og de øvrige Havne i samme Provins ere erklærede frie for gul Feber.

**Tyrkiet.** — Karantænen for Skibe fra *Marseille* og Havne mellem *Bos-Bournu* og *Mudania*, begge inklusive, er nedsat til 1 Dags Sundhedsobservation med Desinfektion.

Karantænen overfor *Neapel Bugt*, Havne mellem *Kilindria* og *Ayacti* samt *Enos* og *Maronia* er ophævet. Skibe fra *Antwerpen, Rotterdam, Amsterdam, Haag* og *Marseille* underkastes kun Sundhedsvisitation.

**Grækenland.** — Skibe fra *Beirut* underkastes streng Lægeundersøgelse. Skibe fra *Neapel* underkastes 2 Dages Observationskarantæne. Skibe fra *Karamanien* mellem *Tehelindere* og *Ayas* i *Alexandrette Bugt* underkastes 10 Dages effektiv Karantæne i *Trikeria*.

**Malta.** — Karantæneforanstaltninger overfor Skibe fra *franske* Havne i *Middelhanen* ere ophævede, men Personer fra disse Havne ere i 5 Dage underkastede Politikontrol.

#### ABONNEMENTSPRISEN

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

Bladet omdøles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges hos „Adam“, Højbroplads og Tivoll, „Lynet“, Bredgade, hos Avisvælgere i Havnen og flere Støder.

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

#### AVERTISSEMENTSPRIS:

Første Side pr. Petillinie à 45 mm Bredde	25 Øre,	udenlandske	35 Øre
De øvrige Sider	—	do.	25 —
Moderation for	5 Gange	10 Gange	25 Gange
½ Side eller derover	20%	30%	50%
Mindre end ½ Side	10%	20%	40%

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER FREDAG.

Nr. 56.

Kjøbenhavn, Fredag den 19. Oktober 1894.

1. Aarg.

INDHOLD: Sømandsstandens Repræsentation, af Skoleinspektør Holger Poulsen. — Risikoen ved Rotter. — Fra fremmede Havne. — Sø- og Handelsretsdomme — Fra danske Skibsførere. — Fiskeri-Statistik. — Havarier og Forlis. — Fra Sø og Land. — Skibsefterretninger. — Fragtberetninger. — Efterretninger for Søfærende.

Telegr.-Adr.:  
„The, Kjøbenhavn“.

H. P. Sundorph, Kjøbenhavn K.,

en gros — THEHANDEL — en detail

(grundlagt 1776).

Originale Pakninger med indregistreret Varemærke og Plombe faas overalt i Danmark.

Telefon  
Nr. 239.

## J. Chr. Petersens Papirhandel,

Store Kirkestræde 1.  
Grundet 1845. Telefon 243.

Hull og Leith  
Connossementer,  
nyeste Textrevision.  
Dampskibsfragtbreve med  
Coupons.

Telefon 1268.  
Telegr.-Adr. Nilsson 167.

## Carl Nilsson,

Amaliegade 37,  
Kjøbenhavn K.  
Lager af Olier og Maskin-Artikler.  
Leverander  
til de fleste danske Damp-  
skibsselskaber.

## Jens Emil Juhl,

Hovedagent for  
Dansk Livsforsikringsselskab  
HAFNIA  
Raadhushuspladsen 51. Kontortid 9—5.  
Telefon 3326.

## Cacaopulver,

Kæks, Biscuits, Chocolate,  
Confekt.  
Brødr. Tychsens Fabrikslager,  
Lille Kannikestræde 3. Kjøbenhavn K.

Ankere & Kjæder,  
Tougværk og alle  
Skibs-Inventarier  
anbefales fra Lager.

John Forbæch,  
St. Annæ Plads 19 & 21.

Anders Nielsen,  
Fredericiagade 27.

Største Lager  
af  
Fedevarer.

## H. C. Petersen & Co.,

Udstillingsbygningen, Kjøbenhavn V.  
Ludwigsbergs Donkey Pumper,  
Pulsometre, Centrifugalpumper,  
samt alle Sorter Pumper og Sprøjter  
i bedste Konstruktioner  
til billige Priser.

## Engelberts originale Olie,

bedste Cylinder-Olie,  
leveres til nedsat Pris.

Mod Efterligninger advares.

## Dækskoste

Dækskoste, 13 Rækker halvstive Piasava	6 Kr.	pr. Dusin.
do. 13 do. fint Piasava ud-		
mærkede Koste til Spulning af Dækket	7 »	»
Tjærekoste, rene Børster	7 » 50	»
Levanger	7 »	»
Kosteskafter	1 »	»

Alle Sorter Malerpensler anbefales. Ethvert Rederi samt Damp- og Sejlskibsførere vil se deres Fordel ved at købe deres Forbrug af Børstenbinderarbejde direkte hos mig, da jeg fabrikerer det selv. Ingen Specialiteter; som Fagmand udfører jeg alt til Faget henhørende. Telefon Nr. 2625.

## HANS PREHN,

Børstenbinder.  
Fabrik for Dæks- og Gadekoste.  
Vesterbrogade 46.

## Kjøb, Salg og Nybygning

af Sejl- og Dampskibe, Uddybningsmateriel, Transport-  
pramme med og uden Motorer, Losse- og Ladeapparater,  
Bugserdampere og Fiskerfartøjer med Petroleumsmotorer  
indtil 100 indicerede H. Kraft, udføres fordelagtigt ved

Ingeniør Andr. Vang, Kjøbenhavn,

Nørrefarimagsgade 31 A, 1. Sal.

Den anerkjendte

## Originale Rahtjens Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

Martin Nilsson,  
Nyhavn 53, Kjøbenhavn.  
Telefon 120.

Prøv  
Tenneriffa  
en fortrinlig Dessertvin pr. Btl.  
Kr. 1,50.

P. Weile & Søn.  
Aalborg. Grundl. 1822. Kjøbenhavn,  
Ny Østergade 7. Telef. 3530.

## Frits Ortmann

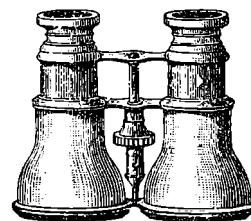
Oversættelsesfører,  
Niels Hemmingsensgade 4,  
Hl. 9—3.

## C. F. Schlüter,

Skandinavien største  
Skibshandel.  
Etableret 1857.  
En gros Lager af Maskin- og  
Cylinderolier.  
Alle Arter Maskin-Pakninger etc.  
26, Peder Skramsgade,  
Kjøbenhavn K.

## C. M. Fønnesbech,

Specialforretning i The.  
Fine, kraftige Kvaliteter;  
Udsalg: Østergade 10. Kjøbenhavn.



H. E. Holst's

Efterfølger,

Hans Lisberg,

Uhr- og 840  
Instrumentmager.

# Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri, Helsingør,

paatager sig Bygning og Reparationer af Jern- og Staal-, Damp- og Sejlskibe, Dampmaskiner, Kjædler samt Maskinarbejde af enhver Art. — **Tørdok**, 320 engelske Fods Længde i Bunden, samt **Patentslip** for Skibe af indtil 750 Tons Egenvægt.

I Kommission hos Under-  
tegnede er udkommet:

## Den danske Søetat 1801—1890.

Personalhistoriske Meddelelser,  
samlede af **V. Richter**.

(Med Tilføjelser og Rettelser  
til 1894).

Pris 1 Kr. 75 Øre.

**G. E. C. Gad,**  
Vimmelskaflet 32.

## Orgel-Harmoniums og alle

### Musik-Instrumenter

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

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

### Anti-magnetiske Ankerangs-Uhre

fra 20 Kr.

### Halv-Chromometere

fra 50 Kr.

### Marinekikkerter og Barometere.

Alle Reparationer udføres.

**PALLE SØRENSEN,**  
6, Sølvtorvet 6.

## Galle & Jessens

oljefri, rene Poudre

## Cacao uden Sukker

kan særlig anbefales

til Skibsbrug.

## N. Chr. Rønnes

Skibssnedkeri.

— Grundlagt 1834. —

St. Annægade 3.

Kjøbenhavn C.

## E. Husted & Co.

Merchants & Ship Brokers,

Newcastle on Tyne.

Telegrams: Husted.

## Metalspejllapparater, Havnefyr & Lanterner.

Fabrik:

Læderstræde Nr. 9.

Kjøbenhavn.

G. W. FRYDENLUND & SØN.

## Alt Skibsarbejde

i Blik, Zink, Messing og Kobber udføres.

**Waldemar Dünweber,**  
Adelgade 14.

I Hovedkommission hos **JACOB LUND** er udkommen:

### Samling af Anmeldelser til Rederiregistret.

Udgiven af Registrerings- og Skibsmaalings-Bureauet i Kjøbenhavn. Nr. 1-2. Abonnementspris 1 Kr om Aaret, for indeværende Aargang dog 2 Kr.

### Patent

## Universal Slippeapparatet,

der er omtalt i Søfartstidende Nr. 40, anbefales til Anbringelse i Skibshaade. Bestillinger modtages af Opfinderen og Indehaver af Patentet

**Jul. Christensen** — Hjertensfrydsgade 12 — Kjøbenhavn. K.

## Ny Carlsberg Øl

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

Bryggeriets Aftapningsanstalt: Pileallé 5.

Depot: Toldbodgade 14.

## Svendborg Margarinefabrik,

**Jes Jensen & Søn,**

anbefaler

velsmagende og holdbar Margarine,  
tilkendt Guldmalje i Antwerpen 1894.

Kontor og Lager: Raadhusstræde 4.

Paa Undertegnedes Forlag er udkommet komplet og faas i alle Boglader:

## Uddrag af Danske Søfartslove

af **J. A. D. Jensen**, Navigationsdirektør.

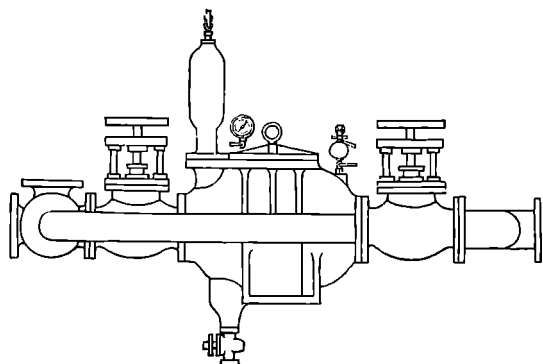
Pris indb. 3 Kr. 75 Øre.

Denne Lovsamling er den eneste samlede Udgave af de Søfarten vedkommende Love, Reglementer og Forskrifter, som det ved Sølovens § 27 er paabudt enhver Skibsfører at have om Bord.

**G. E. C. Gad,** Vimmelskaflet 32.

## Edmiston's Fødevands-Filter.

Filter for Landkjædler.



Skibs-Filter.

### FRED. STIELTJES & Co.

Bredgade 43, Kjøbenhavn.

Udkommet er og faas i alle Boglader:

### Astronomisk Navigation

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

Pris med Stjernekort og Stedlinekort indb. 3 Kr.

Forlagt af **Cornelius Knudsens nautiske Etablissement.**

I Kommission hos Tillges Boghandel.

**Torsdag den 25. Oktober 1894, Kl. II Form.,** afholdes offentlig Auktion paa Orlogsværftet over 270 Pund saltet Flæsk, ca. 400 Pd. Klipfisk, 434 Pd. sigtet Skibsbrod, ca. 300 Pd. Rugmel, ca. 100 Pd. Hvedemel, ca. 55 Pd. Havremel, Gryn, Ærter, Kartofler, Kaffe, 18 Potter Brændevin m. m.

Sagerne ere til Eftersyn i Proviantmagasinet Tirsdag den 23. og Onsdag den 24. fra Kl. 10—2, hvor Kataloger til den Tid erholdes.

**Orlogsværftets Centralkontor,** den 15. Oktbr. 1894.

## Sømandsstandens Repræsentation.

Af Skoleinspektør **Holger Poulsen**, Nordby paa Fanø.

For en Tid siden meddelte Bladene, at Fredericia Byraad havde forhandlet om Indgivelsen af en Adresse til Regeringen om, at der, naar der blev en Plads ledig i Landstinget som kongevalgt Medlem, da maatte blive taget særligt Hensyn til Købstæderne, idet man gik ud fra, at de til Byerne knyttede Næringsveje: Handel, Industri og Haandværk, ikke ere saa fyldigt repræsenterede i Rigsdagen, som de i Følge deres Betydning for Samsundet og det Antal Individuer, der ere knyttede til dem, kunne gøre Fordring paa.

Da jeg læste denne Notits, kom jeg uvilkaarlig til at tænke paa Sømandsstanden og dens Repræsentation i Rigsdagen eller rettere: Ikke-Repræsentation. De færende Sømand og Sejlskibsredøret have ikke en eneste Repræsentant paa Tinge, og jeg kan ikke mindes, at de nogen Sinde have været repræsenterede i Rigsdagen. Vel har der været enkelte Rigsdagsmænd, som til Dels have været knyttede til Søfarten eller have interesseret sig for denne Næringsvej, f. Eks. de tidligere Landstingsmænd Grosserer Harald Hansen, hvis Mandatnedlæggelse Sømandsstanden meget beklagede, og Toldforvalter Martensen, tidligere i Søfartsbyen Marstal, nu i Vejle. Sikkert har ogsaa Folketingsmanden for 7de Kreds i Kjøbenhavn, Grosserer C. Hage, Interesse for Søfarten; men nogen særlig udpræget Sømandsrepræsentant er han jo ikke.

Da man langt fra i den offentlige Diskussion ser Sømandsstanden gøre sig gældende paa samme Maade som f. Eks. Agrarerne, Handelsstanden eller de Industridrivende — naar man færdes paa den anden Side af Jordkloden er man lovlige undskyldt i saa Henseende —, kunde der muligvis være dem, der antage, at der ingen Grund er til at tale om, at Sømandsstanden burde repræsenteres i Rigsdagen. Skulde nogen være hildet i en saadan fejlagtig Opfattelse, skal jeg tillade mig at minde om, at »Dansken fra Lodbrogs husvant pladsker til Søs«; at baade mange Menneskers Interesser og betydelige Kapitaler ere knyttede til Søen, og at de Fragter og Hyrer, Skibene og Sofolkene tjene, har stor økonomisk Betydning for vort Fædreland. — Tages der fornødent og billigt Hensyn hertil, da tror jeg, man maa indrømme, at Sømandsstanden har al Grund til at beklage sig over, at den uden egen Skyld omtrent er uden al Repræsentation paa Rigsdagen. Og desværre

er Tilstanden saaledes, at der næppe er nogen Udsigt til, at dette Forhold kan ventes ændret paa en for Sømandsstanden tilfredsstillende Maade. De færende Sømand færdes saa langt borte fra Fædrelandet, at de umulig kunne øve nogen nævneværdig Indflydelse ved Valgene, hvor der forøvrigt jo ogsaa hidtil mere er spurgt efter politisk Partistandpunkt end efter Kandidaternes Stilling til og Interesse for de økonomiske Spørgsmaal, og de hjemmenværende Skibsredere og Sømand bo saa spredte ved vore udstrakte Kyster og paa vore mange Smaaøer, at de aldrig kunne vente at faa en Repræsentant valgt til Medlem af Rigsdagen.

Af de nævnte Grunde ere de Vælgere, hvis Interesser ere knyttede til Søen, stedmoderligt stillede og have ikke Spor af Udsigt til at faa en Repræsentant paa Tinge, som med fornøden Sagkundskab og Interesse kunde tale Sømandsstandens Sag. — End ikke ved Udnævnelsen af kongevalgte Medlemmer til Landstinget kunne Sømandene vente at komme i Betragtning, da — som bekendt — Regeringen kun kan udnævne Mænd, der tidligere ved Folkevalg have haft Sæde i en lovgivende Forsamling, til kongevalgte Landstingsmænd, og blandt dem vil den — af de foran anførte Grunde — ikke træffe Sømandsrepræsentanter. Ville disse — f. Eks. med Hensyn til vor forældede og urimelige Toldlov, der har ført til saadanne Absurditeter, at danske Skibe sejle under norsk Flag — slaa til Lyd for deres Anskuelse, ere de nødte til gennem Andragender at gøre deres Anskuelse gældende; men det er en meget besværlig og lidet frugtbringende Fremgangsmaade, der kun daarlig kan erstatte den personlige Virksomhed. — Da det undertiden hænder, at Sømandene først blive opmærksomme paa uheldige Bestemmelser i nye Love, efter at disse ere vedtagne, vilde det være ønskeligt og heldigt, om de paagældende Ministerier, forinden nye Lovforslag om Søfartsforhold bleve forelagte Rigsdagen, vilde give Sømandsstanden Lejlighed til gennem dens større Foreninger at afgive Erklæringer over nævnte Forslag. Saadanne Erklæringer burde ikke alene indhentes hos de større Dampskibsselskaber, men ogsaa hos Repræsentanter for den evropæiske Sejlskibsfart (Marstal-Svendborg) og for Langfarten eller den oversøiske Fart (Fanø).

## Risikoen ved Rotter.

Efter at have gjort mig bekendt med nedennævnte tvende Retssager vilde jeg, hvis jeg var Sagfører, og jeg en Dag traf en Kollega i Færd med at dræbe en Rotte, sikkert skælde ham Huden fuld, thi disse interessante Gnavere have været Aarsagen til en Del Retssager saavel i England som i Amerika, hvorved disse Landes Sagførere have tjent mange Penge ved at udgrunde, om Rederen er ansvarlig for Rottens Færd i Skibe, eller om Rotterne have frit Spas til at more sig, uden at nogen kan drages til Ansvar derfor. Dog ikke alene i Skibe ere disse Skab-

ninger paa Færde, nej ogsaa i vore Huse ere de i Ledtog med Blytækkere, Snedkere og andre Haandværkere; stadig gnaves der et Hul i et Rør, eller ogsaa gøres der anden Ulykke, som nødvendiggør en Haandværkers Besøg. Se disse Mennesker burde nu være Forsvarere af Rotterne, thi disse Væsener eller rettere Uvæsener bringe dem alle uden Tvivl en god Forøgelse af deres Indtægter.

De to Retssager, som her skal fortælles om, er to Søretssager, hvoraf den ene har været for de engelske Domstole for nogle Aar tilbage, medens den anden afsluttedes i Aar for de amerikanske Domstole. I begge Sager er det Rotter, som ere paa Spil, og som ved deres Gnaven forvolde Ulykker; men navnlig derved, at begge

Sager faa et forskelligt Udfald, skønt de havde samme Oprindelse, bliver det af Interesse, ogsaa for os herhjemme, at se hvad Resultater de to Domstole komme til. Den engelske Retssag angik Skibet Inchrhona. Dette Skib havde indtaget en Ladning Ris i Akyab bestemt til Hamborg. Ved Udlosning af Ladningen fandt man, at en Del af Risene var beskadiget af Søvand, og at Skaden androg ca. £ 1000. Der blev afholdt Besigtigelse om Bord, og Skibet blev grundigt undersøgt, men Aarsagen til Lækagen blev ikke opklaret, og dermed hvilede Sagen. Senere indladede Skibet Jern, og da det omtrent var fuldt lastet, hørte man om Bord en gurglende Lyd af Vand, der trængte ind, og da man nu undersøgte det, fandt man et Hul i det Rør, gennem hvilket Søvand blev pumpet op til Badeværelset. Da Assurandørerne nægtede at betale Skaden, som de ikke fandt begrundet, anlagde Ejerne af Risladningen Sag til Erstatning mod Rederiet, og Sagen kom for i Liverpool 1885. Klagernes Advokat paastod, at Sagen burde sammenlignes med Tilfælde, hvor Mandskabet borer et Skib i Sænk, i hvilket Tilfælde Rederen var ansvarlig; det var i Virkeligheden »Baratteri« af Rotter. Sagsøgte Advokater bestred, at deres Klienter havde været forsømmelige; Ulykken var en Hændelse, en Søulykke, i samme Grad, som naar en Sværdfisk havde boret et Hul, og Vandet var strømmet ind, eller naar et Træskib var blevet ormædt og lækt uden Fejl fra Rederens Side. Der blev stillet 2 Spørgsmaal til Juryen: 1) om Rotterne vare blevne bragte om Bord ved Indladningen af Risene, og 2) om nødvendig Omsorg var tagen for at forhindre dem fra at komme om Bord. Juryen besvarede det første Spørgsmaal benægtende, og det andet bekræftende. Sagen fremkom atter i London i December 1885. Her blev der sagt, at den »øjeblikkelige« Aarsag til Skaden var Søvandet, der var trængt ind igennem det Hul, som af Rotten var boret i Røret, den »virkende« Aarsag derimod var Rotten, der havde boret Hullet, og Spørgsmaalet blev da, om den foreliggende Skade var en Skade »foraarsaget af Søen« i den Forstand, hvori disse Ord maatte antages brugte i Konnossementerne og Certepartiet, efter hvilke Rederiet maatte være ansvarsfrit for Skade paa Varer, der foraarsagedes ved Søens Virkning under Rejsen, og ikke kunde tilskrives Skibets Fejl (perils of the sea). Dommeren mente nu jo; Rederiet maatte være ansvarsfrit, thi Tilfældet kunde sammenstilles med det, at det samme Rør var sprængt af Frost eller af hvilken som helst anden Grund, som menneskelig Omsorg og Fremsyn ikke kunde afværge. Han frifandt derfor Rederiet.

Den 9de August 1886 kom Sagen for Overretten, der fandt, at man ved Fortolkningen af Certepartier og Konnossementer ikke burde vige fra den Forstaaelse, som hele Købmandsstanden havde, men ved »Skade af Søen« kun kunde forstaa Skade eller Tab foraarsaget af Søen, men ikke alle Slags Skader eller Tab, der skete paa Søen. Skade der gøres paa Skib eller Ladning af Rotter var nu imidlertid efter Appelrettens Mening ikke at betragte som en Skade foraarsaget af Søen. Rotterne kom ikke fra Søen, den skete Skade var ikke særegen for Søen; man maatte altsaa se paa den virkelig virkende Aarsag til Skaden. Dersom Rotterne gnavede Skibsplanken indtil  $\frac{1}{8}$  Tomme fra Søen kunde der ikke tales om en Skade af Søen og gnavede Rotterne  $\frac{1}{8}$  Tomme videre, og Søvand kom ind i Skibet, blev det da en Skade af Søen? Nej, den »virkelige« Grund til, at Skaden skete, var, at Rotten havde gnavet, det, som var sket, var derfor ikke sket ved Farer eller Ulykker af Søen. Rederiet dømtes følgelig ved Overretten til at betale Skaden.

Men Rederiet lod Sagen gaa videre til »House of Lords«, Englands Højesteret, og den Dom, der her blev afsagt, omstødte Overrettsdommen og stadfæstede Underrettsdommen. Sir Charles Russell førte Sagen for Klagerne og paastod at Rotterne ikke vare vanskeligere at have at gøre med om Bord i et Skib end i et Pakhus eller i en Mølle, men blev imødegaaet af Lord Watson, som henledte

Opmærksomheden paa den Fare, et Skib var udsat for paa Søen i Sammenligning med, hvad et Pakhus eller en Mølle var udsat for paa Landjorden.

Højesteretsdommen ræsonnerede saaledes: En hvilken som helst Hændelse, dog ikke Slitage, der gør Skade ved at lade Vandet trænge ind i Skibet, kan i og for sig henregnes til Søkade. Det er derfor ikke tilstrækkeligt at spørge om, hvad der er den »egentlige« Aarsag til Skaden. I den foreliggende Sag kunde saaledes det, at Rotterne eksisterede, deres Tørst, deres Tænders Haardhed, Tyngdeloven, der fik Vandet til at synke ned til Risene, den Omstændighed, at Skibet bevægede sig, at Røret var af Bly og saaledes kunde gennemgaaes, hver især fremstilles som Grunden til, at Vandet trængte ind, men man vilde dog vel ikke billige det Syn paa Sagen, at Kontrakten skulde have en forskellig Virkning, eftersom den ene eller den anden af disse Ting blev dragen frem som Oprindelse til Skaden. Man maatte derimod sige som saa: Skaden er ikke sket ved Slitage og ej heller ved Kaptajnens eller Mandskabets Fejl. Dersom intet Vand var trængt ind, kunde man naturligvis ikke tale om »Søkade«, men i den nærværende Sag er Skaden paa Risene sket ved Søen under Sejladsen uden nogens Fejl, og Skibet er derfor uden Ansvar.

Efter at de engelske Dommere havde maset med denne Sag og, som det ses, haft meget varierende Opfattelser, fik de amerikanske Dommere ogsaa en Rottesag at more sig med, nemlig den, der angik Dampskibet »Italia«.

»Italia« ankom til New-York i Juni 1893 med en Ladning Cement fra Stettin. Cementen var beskadiget, og Skaden var sket ved, at Vand fra Ferskvandstanken under Rejsen var sluppen ud gennem et Hul, som uden Tvivl var gnavet af Rotter. Røret førte fra Toppen af Vandtanken og op gennem Dækket. Røret var indesluttet i en Kasse af Træ for at beskytte det mod Ladningen, som var stuvet omkring det. For at kunne forsyne Passagererne med rigeligt ferskt Vand under Rejsen i den varme Aarstid paafyldte man Tanken paa den sidste Del af Rejsen Natten mellem den 17de og 18de Juni. Da man pejlede Pumperne Kl. 6 næste Morgen, fandt man 4 Fod fersk Vand i Lasterummet. Ved Undersøgelse efter Ankomst i Havn fandt man et Hul i Røret, omtrent 3 Tommer langt, lige ovenfor Vandet, og en død Rotte liggende lige ved. Det var utvivlsomt, at Vandet i Lasterummet var sluppet igennem dette Hul, medens man havde paafyldt Tanken. Skibet var paa Rejsen plaget med en ualmindelig Mængde Rotter. To Gange tidligere var om Bord paa samme Skib Blyrøret blevet gennemgnavet af Rotter, og Røret havde da været i en lignende Kasse. Om Bord havde man inden Afrejsen fra Stettin vadsket og svovlet godt ud. Efter megen Drøftelse kom Dommerne til det Resultat, at Rederiet bar Skylden for Skadens Opkomst, thi naar man saa, at man ikke kunde blive fri for Rotter om Bord i et Skib, burde man sørge for, at Blyrør og deslige udsatte Ting indesluttedes i stærke Metalhylstre, navnlig da Rederiet dog maatte kunne indse, at der var Fare for, at Ladningen blev beskadiget. Iøvrigt burde man ogsaa have gjort sig flere Anstrengelser i Retning af at udrydde Rotterne om Bord.

X.

Efter dansk Ret vilde et saadant Spørgsmaal — afsat fra særlige Bestemmelser i Konnossement eller Certeparti — være at bedømme efter Sølovens § 142, og Afgørelsen altsaa bero paa, om det, efter hvad der i den enkelte Sag oplystes, maatte antages at have staaet i Skippers og Mandskabets Magt at afværge den af Rotterne forvoldte Skade eller ej. Saavel den engelske Højesteretsdom som den amerikanske Dom ræsonnerer jo iøvrigt, saavidt man kan skønne efter ovenstaaende Referat, netop paa tilsvarende Maade. Den engelske Højesteretsdom frifinder Rederiet, fordi det dels efter Jury-Svaret, dels efter dens egen Opfattelse maatte anses for givet, at Skibet i det foreliggende Tilfælde ikke havde nogen Forsømmelse paa sin Sam-



vittighed. Den amerikanske Dom dømmer Rederiet, fordi Skibet i dette andet Tilfælde efter Rettens Skøn ikke havde gjort tilstrækkeligt for at udrydde Rotterne og ikke trods sine tidligere indhøstede Erfaringer havde garderet sine Blyrør tilstrækkeligt. Den principielle Opfattelse er saaledes for saa vidt den samme, hvori- mod der muligvis er en forskellig Opfattelse af det skøns- mæssige Spørgsmaal: hvor meget man da kan forlange af Skibet i Retning af Bestræbelser for at værges sig mod Rotter.

Morsom er iøvrigt den engelske Overrets mislykkede Bestræbelser for at konstruere Begrebet »Søskade« gennem en filosofisk Betragtning af Forskellen mellem »øjeblikkelige« (sidste) Aarsag, og den »virkende« (egentlige) Aarsag. Selvfølgelig er alt, hvad der sker i Verden, foraarsaget af en Række forskellige Omstændigheder, der virke dels successivt, dels samtidig henimod det givne Resultat, og hvilken af disse man kalder den egentlige Aarsag er, abstrakt taget, aldeles vilkaarligt. Den engelske Højesteret afviser da ogsaa denne Maade af ræsonnere paa og erklærer simpelthen, at enhver Skade, ved hvilken Søen har været medvirkende, kan kaldes »Søskade«, idet den derefter henskyder Afgørelsen af Ansvarsspørgsmaalet til en Afvejelse af, om det kan tilregnes Skibet eller ej, at Søen har faaet Lejlighed til at gøre Ulykker. Paa den anden Side maa ogsaa vel mærkes, at det kun er med Hensyn til »Søskade«, at engelsk Ret saaledes synes tilbøjelig til at tage Tingene paa lignende Maade, som den nordiske Sølovs § 142. Sker der derimod en Skade paa Varerne, ved hvilken Søen ikke har været medvirkende, og som heller ikke dækkes af udtrykkelige Forbehold eller af de underforstaaede Forbehold med Hensyn til »Acts of God or the Queen's enemies« eller inculpøs Brand, maa det antages at engelsk Ret stadig vil fastholde Skibets ubetingede Ansvar. Heraf følger igen, at hvis det ovenfor refererede amerikanske Tilfælde var kommet frem for engelsk Domstol, vilde denne have dømt Rederiet, ikke blot hvis den ligesom den amerikanske Domstol havde anset Skibet for forsømmeligt, men ogsaa helt bortset derfra og ligefrem i Henhold til sin Hovedregel om Skibets ubetingede Ansvar for alt hvad der ikke er »Acts of God or the Queen's enemies, fire or perils of the sea« eller andet udtrykkelig undtaget. I det nævnte Tilfælde var det jo nemlig Ferskvandsbeholderens Rør, der var gennemnavet, og det indpumpede Ferskvand, der havde gjort Ulykken, altsaa en Skade, som »Søen« ikke havde nogetsomhelst med at gøre, men som ligesaa godt kunde tænkes indtruffet i et Pakhus.

Da imidlertid en Jurisprudens, der fører til en principielt forskellig Behandling, eftersom Rotterne bestemme sig til at tage fat paa det Rør, der fører Saltvand op til Badekamret, eller det Rør, der fører Ferskvand ned til Ferskvandsbeholderen, ikke synes at kunne være Idealet, kan vi for vort Vedkommende kun være tilfredse med, at vi ikke som Englænderne have gamle vis major-Begreber at tumle med, men have den naturlige Regel i § 142, der søger at udfinde den virkelige Skyld i det enkelte Tilfælde og bestemme Ansvaret derefter.

E. T.

## Fra fremmede Havne.

Fanø Skibsrederforening har i den sidste Tid modtaget Efterretninger fra flere forskellige Havne om Vandstanden paa de respektive Barrer, der ofte forandrer sig betydelig i ganske kort Tid.

Fra Port Natal (Cape Colony) skriver saaledes en Skibsfører, som ankom dertil den 12te i forrige Maaned, at der kun var 14' Vand paa Barren med højeste Springtid, hvorfor han maatte ankre udenfor og der losse i Lægtere indtil Skibet, der havde 16 Fod Dybgaende, kunde passere Barren. Mod-

tageren af Ladningen, der selv var til Stede i Liverpool ved Fragtslutningen, forsikrede at der var 19' Vand paa Barren ved Port Natal, hvorfor han beredvillig indrømmede Skibet fri Lægterage, i Fald det ikke skulde kunne passere Barren med fuld Ladning, hvilken Klausul i dette Tilfælde var meget heldig for Skibet, da Lægterage der koster 5 s. pr. Ton foruden Erstatning af Varer, der blive beskadigede ved Losning i den høje Sø; dertil kommer Tidsspilde og andre Ubehageligheder, som ere forbundne med at losse udenfor Barren.

Barren ved Aracaju i Brasilien skal være ualmindelig daarlig i Aar og der er over 100 Skibe stoppede indenfor Barren formedelst lav Vandstand og høj Sø paa samme, deriblandt 2 Fanø-Skibe, som har ligget der i ca. 5 Maaned. Der berettes, at fra en anden Havn i Nærheden, formodentlig Penedo, hvor der ogsaa er Barre for Indsejlingen, forsøgte nogle Skibe at komme ud, men disse strandede paa Barren.

Den værste Aarstid for disse to Havne er fra April til September, idet den høje Sø da sætter lige ind paa Barren; desuden er Strømmen i disse Revierer heller ikke saa stærk i den tørre Aarstid, saa Farvandet af den Grund sander mere til.

Fra Laguna de Terminos, Mexiko, skriver en Skibsfører i forrige Maaned:

Uagtet der var Vand nok paa Barren til at hans Skib, der stak 13 Fod dybt, kunde gaa over den, nægtede Lodsens dog at tage ham over, idet denne ikke behøve at tage Skibe over, naar de gaa over 12 Fod dybt, og han var derfor nødsaget til at losse en Del af Ladningen i en Lægter. Skibet laa derefter 12' 2" og ved Hjælp af en god Dusør til Lodsens tog denne Skibet lykkelig i Havn. Paa Barren var der mere end tilstrækkeligt Vand for nævnte Skib.

Ved Rio Grande do Sul synes Barron iaar ikke at lægge Hindringer i Vejen for Skibe med 13 à 14 Fods Dybgaende.

Fra Rio Grande skrives hertil, at Skibe, der ikke har indført i deres Certeparti, at Liggedagene skal begynde at dreje i San José de Norte, naar Skibet skal lægtre der, for at kunne gaa op til Rio Grande, Pelotas eller Porto Alegre, har faaet et meget langt Ophold dersteds.

Nordby, Fanø, i Oktbr. 1894.

J. H. S.

## Sø- og Handelsretsdomme\*).

S. S.  $\frac{80}{189}$ . (Dom afsagt 12. Septbr. 1894 ang. Erstatningskrav i Anledning af en Søs Død ombord i en Dampers).

Sagsøgeren havde d. 5. Oktbr. Kl. 5 Eftm. leveret en Del Svin ombord i et af det forenede Dampskibsselskabs Skibe, der var bestemt til at afgaa til Hamburg samme Aften. Kl. 7 fik imidlertid Kaptajnen Ordre om, at ca. 47 Svin, tilhørende en anden Befragter, først kunde komme næste Morgen, og Skibet blev derfor liggende Natten over og sejlede først d. 6. Oktbr. Kl. henad 10 Form. De den 5te modtagne Svin anbragtes paa Mellemdækket, og i Løbet af Natten døde da nogle af dem, deriblandt en Sagsøgeren i denne Sag tilhørende So. Dyr-læge-Erklæringen gik ud paa, at Svinene vare døde af Kvælning, og Soens Ejer sagsøgte derfor Selskabet til Erstatning.

Ifølge Henvisningerne paa de af Sagsøgeren modtagne Konossementer havde Selskabet bl. a. intet Ansvar overtaget for den særlige Skade, der maatte blive tilføjet levende Dyr som Følge af Vejrliget, Søgang etc., ej heller

\*) Under nærværende Rubrik optages stadig samtlige de af Sø- og Handelsretten i dens Egenskab af Søret afsagte Domme.

naar disse dø eller de sprang overbord, ligesom Konossementet udtrykkelig erklærede Skibet »frit for Dødelighed«.

Der kunde nu under disse Omstændigheder for det første være Spørgsmaal om, at Selskabet, uanset de nævnte Vedtagelser, dog kunde være erstatningspligtig, fordi det havde ladet Skibet ligge Natten over. Herom siger imidlertid Retten, at da Selskabet ikke havde paataget sig nogen Forpligtelse overfor Sagsøgerne til at lade Skibet afgaa d. 5. Oktbr., kunde den Omstændighed, at det først afgik d. 6. Oktbr., ikke betragtes som noget Kontraktsbrud, der uden videre medførte Erstatningspligt for de deraf flydende Følger.

Det næste Spørgsmaal blev, om ikke Selskabet ifølge Konossementets Indhold maatte være ansvarsfrit, uanset hvorledes Skibets Indretning og dets Dispositioner iøvrigt vare. Og her er det da interessant og betydningsfuldt for fremtidige Ansvarsspørgsmaal at lægge Mærke til, at Retten aabenbart er tilbøjelig til ikke at tage Ansvarsfriheds-Klausuler af saadan vag og vidtstvævende Natur som de ovennævnte alt for bogstavelig, men kun at tillægge dem Betydning under Forudsætning af, at der ikke kan paavises bestemte (grove) Fejl ved Skibets Indretning, Indladningen eller Skibets andre Dispositioner. At dette maa være Rettens Standpunkt fremgaar af, at den i nærværende Tilfælde frikendte Selskabet under udtrykkelig Henvielse til, at den omhandlede Sos Død ikke skyldtes Mangler ved Skibet eller Fejl ved Indladningen, at der efter Indladningen var truffet behørlige Foranstaltninger for saa vidt muligt at afværge, at Skibets Henliggen om Natten skulde have skadelige Følger for de indladede Dyr, samt at Soens Død overhovedet skyldtes Omstændigheder, for hvilke det indstævnte Selskab efter Lovgivningens [3: Søløvens § 142] og Konossementets Bestemmelser ikke kunde bære Ansvar, bl. a. Soens stærkt fedede Tilstand, den Anstrengelse, den ved Transporten havde været underkastet, og det stille og tunge Vejr den paagældende Nat.

Nærværende Dom har saaledes ved det Vidnesbyrd, den indirekte bærer om Rettens Stilling overfor Ansvarsfriheds-Klausuler, en Interesse, der rækker langt udover den, der direkte knytter sig til denne enkelte So, — en Stilling, der iøvrigt harmonerer godt med den i mange andre Doms-Afgørelser indtagne baade her og i Udlandet.

S. S. <sup>7</sup>/<sub>94</sub> (Dom, afsagt d. 26. Septbr. 1894, ang. Overtrædelse af Sønæringslovens § 8).

Under nærværende Sag blev Forretningsføreren for et herværende Dampskibsselskab, der driver Færgefart i Kjøbenhavns Havn med flere Dampbaade, hver paa under 100 Hestes Kraft, i Henhold til Sønæringslovens § 23 idømt en Bøde af 100 Kr. til Bombebøssen samt Sagens Omkostninger, for i adskillige Dage i Maj og Juni d. A. at have anvendt som Maskinpasser paa et Par af disse Dampbaade en Smedelærling, der vel havde bestaaet Maskinpasserprøven, men dog ikke havde erhvervet eller kunnet faa Bevis som Maskinpasser og derfor heller ikke var paamønstret i denne Egenskab, samt for, efter at der i denne Anledning var rejst Undersøgelse, i August Maaned d. A. i adskillige Dage at have anvendt som Maskinpasser paa et Par af de nævnte Dampbaade en anden Smedelærling, der ikke en Gang havde bestaaet Maskinpasserprøven, end sige havde Bevis eller var paamønstret som saadan. Det kunde ikke diskulperes Vedkommende, at han — efter hvad han paastod — havde været i alt Fald delvis nødt til at benytte de omtalte Lærlinge, for overhovedet at kunne holde de paagældende Dampbaade i regelmæssig Fart.

E. T.

## Fra danske Skibsførere.

(Sluttet)

Barometret er ikke altid at stole paa, da det tidt gaar meget lavt ned, uden at der kommer nogen Storm, og ogsaa kan holde sig højt og dog give Uvejr, men derimod har man

i Søfuglene et sikkert Tegn, naar Storm er i Anmarsch. Flyve de rolig omkring eller ligge paa Vandet uden at ændse Skibet, behøver man ikke at frygte for Storm, om ogsaa Vejret ser truende ud, men kommer de tæt til Skibet eller flyve efter Rigningen og lade dem fange paa Kroge, faar man temmelig sikkert Uvejr, hvilket jo har givet Anledning til den Tro iblandt Søfolk, at naar man fanger Fugle, vil det storme; der er især en sort Fugl med gult Næb og korte Vinger; naar den viser sig ved Cap Horn, kan man være sikker paa en Storm inden ret længe, hvorfor den er døbt Blæsekjersten; Pingvinerne skriger altid mod Uvejr.

Ved at sejle nord efter i det stille Ocean, holder man sig for det meste paa omtr. 80° Lgd. og tager Juan Fernandez i Sigte; paa denne Strækning har man gerne stive Byger fra SV med høj Dønning og Hagl og Sne, som kan følge helt op til Passaten; den 14de Septbr. passeredes Øen med 83 Dage fra Hamburg, SO Passat flau og plat, saa Æquator først naaedes den 2den Oktober paa 99° Lgd.; beholdt sydlig Vind til 12° N og 103° V, siden flau og stille, til Kysten kom i Sigte, krydsede langs Landet med Sø- og Landbrisen og kom tilankers paa Mazatlan Red d. 31 Oktbr. med 130 Dages Rejse; fra Maj til Oktbr. er der megen sydlig Vind langs Kysten, og i disse Maaneder plejer man at sætte Kursen ret efter den Plads, man er bestemt for, men eller smaa man skære Æquator paa 110° Lgd. og se at faa fat i NO Passaten, med samme styre bidevind NV efter til Cap S. Lucas; derfra kan man lægge over Gulfen til Mazatlan.

Byen Mazatlan er den vigtigste Handelsplads paa Kysten og nu gives der Vandledning, men Havnen er daarlig, en aaben Red; i Orkantiden maa man ankre saa langt ude, at man kan komme under Sejl i Tilfælde af at det skulde blæse op; Pladsen er let at finde, da Fyret paa Crezton Øen ses langt; man kan godt selv sejle ind, men maa dog sædvanligt betale Lodspenge; der losses i Lægtene, som med Toldbodgods maa ekspederes til Kl. 12 for at blive losset. Orkantiden regnes fra Juni til Oktober; i disse Maaneder er det meget ubehageligt at være paa Kysten, da Lyn, Torden og Regn hører til Dagens Orden; der kan dog gaa flere Aar hen, uden at give en rigtig Storm; forhen lagde Skibene op i disse Maaneder, enten i La Paz paa California Siden eller i Guaymas, som ere sikre Havne.

Den 12te November gik vi fra Mazatlan til Guaymas, krydsede op langs Kysten til udfor Altata, stod saa over mod Californiasiden og krydsede der saa tæt under Landet som muligt, Vinden hele Tiden stiv Bramsejlskuling med krap Sø, stod over Gulfen og løb Cap Haro op, kom ind til Guaymas den 25de; Indsejling her er ogsaa let at finde, da den lille Ø Pedro Nolozko ligger ret uden for; er det i Rugetiden og man faar Stille der i Nærheden, kan man hente sig en Portion Fugleæg, ligesom ogsaa Skildpadder sædvanlig findes i Gulfen; henkogte i Eddike smager de ret godt og kan holde sig i lang Tid; paa Cap Haro findes Fyr og lidt indenfor er der et lille Væld med godt Vand, som man kan hente med egen Baad; ifald man kommer til Ankers i Guaymas er det kostbart da det enten maa bringes ned med Jernbanen fra Sinaloa eller med Æsler fra en Dam lidt udenfor Byen; man kan ogsaa selv fange Fisk og Østers der, som ere ret gode. Guaymas er en sikker Havn, fuldkommen indelukket af høje golde Klipper, saa der ingen Sø kan staa, men varmt er der og svær Nattedug, alting maa man sædvanligt kalfatre op. Siden Jernbanen er kommet, er Provianten, især Mel, Kartofler, Petroleum, Rosiner og m. m., ikke saa dyr her, og hvis Amerikanerne, som de længe har arbejdet paa, fik Provinsen under dem, vilde Byen sikkert nok blive en vigtig Handelsplads; der er Vand nok til de største Skibe og Kajer kan let laves, da der er Sten nok; man faar sædvanligt Stenballast til moderat Pris. Der gives en Masse store Rotter der, som ere en sand Landeplage.

Den 7de December afgik vi til San Blas med Resten af Ladningen, sejlede med god Vind ned igennem Gulfen og ankom der den 12te, sejlede selv ind og ankrede; det er en aaben Bugt, Landet er lavt og sunnagtigt her omkring og

dygtig bevokset med Træer, Vand kan man selv hente fra en Indsø, men har man ikke været der før, maa man have en kendt Mand med, da den ligger et godt Stykke borte og der maa først sejles over Bugten, derpaa op ad en Flod og saa maa man lave en Vej igennem Krattet til Søen, rulle Fadene eller bære Vandet over, hvilket tager en hel Dag; er man Jæger, maa man tage Bøssen med, da der gives Vildt nok, baade Fugle, Daadyr og andet, ja er man meget heldig eller uheldig, kan man ogsaa støde paa Løver og Tigre, ikke at tale om Krokodiller og Slanger. Den 18de December forlode vi San Blas, bestemte til Mazatlan for Ordre, havde meget flov og stille Vind, fangede en Masse Skildpadder og var i Land paa Izabel Øen for at faa en Portion Æg til Julekagen; Fuglene vare saa dumme, saa de ikke fløj af Reden, før man jagede dem bort; vi ankom til Mazatlan den 22de, sluttede Fragt til Carmen Øen paa Californiasiden og laste Salt til Piastra, hvor Hjemladingen skulde indtages, fik Tilladelse fra Mexiko til at gøre denne Kystrejse; Kystsejladsen er jo ellers forbeholdt deres egne Skibe. Juledag gik vi fra Mazatlan og kom 2den Januar tilankers ved Saline Bay paa Carmen Ø, kastede Ballasten i dybt Vand og varpede ind til Ladepladsen; Saltet laa i Dynger under aaben Himmel, det kappes eller hugges i den tørre Aarstid i en Indsø og hvormeget der end tages bort, er det næste Aar efter Regntiden lige højt igen; Saltet er ganske rent og kan bruges som Bordsalt, naar det stødes fint; hele Øen ejes af den amerikanske Konsul i La Paz, hans Søn var Guvernør og Arbejderne vare Indianere fra Fastlandet, som forhen vare Perlefiskere, og de kunde uden nogensomhelst Dragt dykke ned paa flere Favne og hente Skallerne op; dette Fiskeri drives nu ikke meget i Gulphen; de ere stærke Mennesker, men taale ikke at blive vaade af Regn; mens vi opholdt os der, regnede det i flere Dage, saa de fleste bleve syge; endskønt der kun fandtes 11 Koner paa Øen, vrillede det dog af Børn, som gik ganske nøgne og ugenerte omkring.

Paa Californiakysten gives flere af disse Saltmarker, hvor Saltet saa at sige vokser op af Jorden. Havnen ved Salina er sikket med nordlig Vind, men aaben syd efter og ikke til at anbefale imellem Maj og Oktober; det er ikke alene Vinden, man skal være bange for, men Vandet i Gulphen stiger sædvanligt, naar disse Storme sætte ind, flere Fod i et Øjeblik og derved sættes flere Skibe paa Stranden og højt op paa Landet; man ser flere Steder Vrag liggende, hvor man næppe kan tænke sig, de kunne slaas op af Søen. Indsejlingen er nem at finde; man maa kun ikke komme Pynten for nær, da der stikker skjulte Klipper et Stykke ud, Vandet er jævnt afgaaende; Saltet bringes løst ombord i Lægtere og kastes ind paa Dækket imod en lille Dusør til Lægtefolkene; ellers er der ingen Udgifter der, men heller intet at faa, uden at der maa sendes Bud med Damper til La Paz eller Guaymas. Den 18de Januar var vi tillastet med 580 Tons Salt spansk Vægt.

Vi ankom til Piastra paa Mexikosiden d. 21de Januar; det er en aaben Red og man maa ikke gaa længere ind, end man kan komme under Sejl, ifald man bliver nødt til at stikke Kæden fra sig og staa tilsøs; af den Grund ligger man altid med Bøje paa Ankeret og Spring paa Kæden, klar til at slippe; Ladningspladsen er bag en lille Klippe; der fandtes, da vi var der, kun 1 Lægter, som kunde laste 25 Tons; da vi fik Plads i Rummet, bragte den Brasil Træ med ud, saa det gik temmelig hurtigt; for at stuve rigtigt, maa man have Tid til at save; da Træet er meget kroget og let, skal det staves godt; i Altata er det lidt sværere, men i Gulf of Tehuantepeih lettere; Træskibe som »Laura« kan sejle med det uden Ballast, men Jernskibe eller ranke Træskibe maa have Ballast under; til Tider kan faas Sølverts for en lille Fragt. I Piastra findes kun en større Træbolig til Toldbod og ellers Hytter; Ladningen løses i Land paa Strandbredden, men Træet skibes i Lægteren fra en lille Bro; det er meget fuldt af Utøj, baade Slanger og Skorpioner kommer med ombord. Der gives en Slags store Hummer her, Langostas kaldes de, ligesom ogsaa Østers og Krabber samt Fisk kan faas, ogsaa fersk Kød, naar det bestilles forud, men Vand er det knapt med, især i den tørre Tid, og det der findes i en Dam tæt

ved Byen er ikke at anbefale, da det udvikler Skørbug paa Rejsen. Al det Vand, som kommer af Jorden paa Kysten af Mexiko, er daarligt, Regn eller Flodvand, om det kan faas, er at foretrække; vi fik Købmanden til at give en Karre og læssede Fadene derpaa og hentede Vand helt oppe fra Floden; det var godt Vand, men da Vejene ere daarlige, risikerer man at faa Vandfadene skamfilet; et Monument paa en Høj bag Byen er et godt Kendemærke for Ankerpladsen. Saltet bæres i Land fra Lægteren i Sække, hobes op i Dynger og fyldes igen og vejes med 1 qq. i hver Sæk, som saa lades paa Oksekarre eller pr. Æsel og gaar paa den Maade ind i Landet til Minerne, hvor det bruges i Smelterierne. Det er interessant at se, naar saadan en Karavane af Æsler kommer ned til Havnen; der er gerne en 30—40 Stykker under Ledelse af en halv voksen Dreng; kun en, sædvanlig en gammel Hoppe, bærer Klokke og efter den gaar alle de andre, de ere taalmodige Dyr, som med 2 à 300 Pd. Vægt gør lange Dagsrejser op og ned ad Bjergene; de finder dem selv til rette og gaar efter deres Fører eller Ledeæsel, selv om der er nok saa mange samlede fra forskellige Miner; skal der holdes Rast, bliver Ladningen taget af dem, og de maa da selv søge Føden, Drengen passer kun paa den med Klokken; havde de ikke Æslerne, saa det galt ud med Transporten i Mexiko, da Vejene især i Regntiden næsten ere ufremkommelige.

Den 23de Februar om Aftenen stode vi tilsøs med Landvinden, havde Lægteren med Mandskab paa Slæb til Mazatlan, som passeredes den 25de, satte Kursen efter St. Marie Øerne; der omkring findes en Masse Skildpadder, som man sædvanligt om Morgenen før Søvinden kommer kan hente saa mange af man vil; det er heldigt at have en norsk Pram til det Brug; der findes ogsaa en Masse store Djævelfisk der omkring; de blive store der og kan slaa ud af Vandet og falde ned med et Pladsk, som høres vidt omkring; Hajer og Hvaler findes ogsaa i Masse; Djævelfiskene ere Dykkernes Skræk, da de med deres store Gab og overordentlige Hurtighed ere vanskelige at værges sig mod; Hajen derimod frygter de ikke saa meget, de væbne sig med et haardt Stykke Træ, tilspidset i begge Ender, og kommer Hajen dem for nær, jager de Træet i Gabet paa den, drejer det tværs og saa har den nok. Kursen sættes her gerne ret sydefter til Æquator eller til SO Passaten naas og derfra med godt fuldt Sejl ned til Vestenvindene sætter ind, sædvanligt faas nordlige Vinde først og man maa være forsigtig under Lænsning med Storm fra NW, da Vinden tidt pludseligt springer paa SW og sætter en voldsom Sø; jeg har ofte under saadanne Forhold brugt Oliepose og derved sluppet for Skade, men det er jo om at passe paa, at Sejlene ikke kommer bak; derved er mangt et stolt Skib gaet bort; man bør tage Agtersejlene væk i Tide og lægge nøje Mærke til Luften, idet man for det meste kan mærke før Vinden springer om; som jeg før sagde, Regnen kommer uregelmæssig i store Draaber, Luften synes koldere og mere elastisk og skønt det regner kan det dog tørre paa Sejlene, og kommer saa de klare Pletter i SW paa Himmelen, da maa man være klar, da det til Tider blæser haardt og saa kommer Hagelbygerne og gør det endnu mere vanskeligt at bjerge Sejl. Den 17de April passeredes Cap 52 Dage ude, vi styrede uden om Falklands Øerne, som er den sædvanlige Rute for store Skibe, derimod kan det for mindre tidt være heldigt at gaa øst om samme eller igennem Le Maire Strædet, især om man er svært lastet; jeg har gjort det et Par Gange, mens jeg førte Briggen »Johanna«, 175 R. T., og ikke tabt derved; man faar hurtigere mildere Klima og smult Vand og har gerne nordlig Vind nok mellem 40° og 50° S. Br. at styre øst efter med; man undgaar da ogsaa at komme i Berøring med Isbjerge, som hyppigst træffes i NO fra Falklands-øerne og som især i de sidste Par Aar har været en stor Hindring og Fare for Søfarten. I Sejladsen nord efter maa man til dels rette sig efter Vinden; det er ikke godt at give nogen fast Regel for den Strækning; SO Passaten faas undertiden paa 30° og til Tider først paa 15° S. Br. Æquator passeredes d. 15de Maj paa 32° V. Lgd. og vi ankom til Fal-mouth d. 19de Juni med 115 Dages Rejse og alt vel ombord.

### Kjøbenhavns Fisketilførsel pr. Jernbane og Fragtskib. Juli 1894.

	Fersk Fisk	Pd.	Skaldyr Pd.	Salt Sild Td.	Klipfisk og salt Fisk Pd.	Konserves Pd.
<b>A. Fra Indlandet</b> pr. Jernbane.....	alle Slags	166,484	51,138			
pr. Fragtskib .....	—	5,820	492	4	852	
	fersk. & røg. Sild	619,184				
<b>B. Fra Bilandene</b> pr. Fragtskib .....					1,456,437	
<b>C. Fra Udlandet</b> pr. Jernbane .....	alle Slags	27,872				
pr. Fragtskib — .....	—	52,300	7,700	688	6,530	124,950
	fersk Sild	8,200			Guano 20,000	
	— Makrel	12,000				
	— Lax	13,600				
Ialt tilført pr. Jernb. og Fragtskib . .		905,460	59,330	692	1,483,819	124,950

### Kjøbenhavns Fiskeudførsel pr. Jernbane og Fragtskib. Juli 1894.

	Fersk Fisk	Pd.	Skaldyr Pd.	Salt Sild Td.	Klipfisk og salt Fisk Pd.	Konserves Pd.
<b>A. Til Indlandet</b> pr. Jernbane.....	alle Slags	6,784	226			
<b>B. Til Udlandet</b> pr. Jernbane .....	—	403,920	1,854			
pr. Fragtskib .....	—	29,340		185	223,630	
	røget Fisk	59,657		+ 2200 <del>7</del>		
	fersk Sild	10,900				
Ialt udført pr. Jernb. og Fragtskib ...		510,601	2,080	185 Td. + 2200 <del>7</del>	223,630	

#### Havarier, Forlis m. m.

Det forenede Dampskibs-Selskabs Dampskib »Christian IX«, der afgik herfra Torsdag d. 11 ds om Eftermiddagen til London, kolliderede i Kattegat med den ballastede Brig »Onderneming« af Haarlingen. Briggen, der var bygget i 1848 og 280 Tons, sank ved Kollisionen og desværre druknede 2 Mand. Resten af Besætningen landsattes i London, hvortil »Christian IX« ankom Mandag Formiddag.

Dpsk. »Bruges« af Grangemouth sank 6 Kvartmil udfor Hanstholmen og staa paa c. 15 Fod Vand, intet af Skibet ses over Vandet; den var paa Slæb af Hamburgdamperen »Johan Oelssner«, som bjergede dens Besætning. (R. B.)

Svensk Bark Harmoni, Sundberg, grundstødte paa Sydvestkysten af Amager; det var fra Norrkøping til Rio med Trælast. Switzers »Kattegat« og Dragør Bjergere bringe det flot.

Paa Schelden kolliderede i Taage svensk Damper Balder med en Lægtør; denne sank, hvorved 6 Personer druknede, Balder svært beskadiget. (R. B.)

Brig Frode af Oscarshamn, fra Hartlepool til Trelleborg, grundstødte paa Anholt Østrev og sønderlages; Mandskabet landsattes af Redningsbaaden.

Sk. Ivar af Rønne, Andersen, fra Gestemünde til Randers med Petroleum, strandede paa Barren udfor Mariagerfjord.

Svensk Brig, »Satisfaction«, Johnson, af Torp, ladet med Cement og Kridt, fra Malmø til Åbo, er grundstødt udfor Dragør. »Kattegat« assisterede.

Bark »Brown« af Risør, fra Umeå i Finland til Adelaide med Trælast, har været paa Grund ved Anholt, men kom flot ved egen Hjælp, og er nu indbragt i Helsingørs Havn, hvor den skal efterses af Dykker.

#### Fra Sø og Land.

Vandstanden paa Barren ved Graadyb (Indsejlingen til Esbjerg og Fanø) synes stadig at tiltage Aar for Aar. Et Dampskib gik saaledes fornylig over Barren med 18 Fods Dybgaende efter at have løst en Del i Lægtøren udenfor. For en halv Snes Aar tilbage var der som bekendt kun 14 à 15 Fods Vand paa nævnte Barre.

#### Fra Frederikshavn skriver vor Korrespondent den 9. Oktober.

Da Ruten Gøteborg-Frederikshavn i et længere Tidsrum havde givet Underskud, besluttede »Det forenede Dampskibsselskab« at ophæve denne Rute fra 1ste Januar 1895. Dette vilde være til ikke liden Skade for vore herværende Fiskeeksportører, idet betydelige Kvanta af Rødspætter, og netop saadanne, som daarlig andetsteds kunne anvendes, afsættes til Sverrig ad denne Rute, lige som den ogsaa har stor Betydning om Vinteren for Sildehandelen. I den Anledning indgav de frederikshavnske Fiskehandlere en Anmodning til Selskabet om at bibeholde Ruten, hvilket dette ogsaa er indgaaet paa, foreløbig til 1ste April næste Aar, men samtidig ere ogsaa Vintertaksterne, specielt for fersk Fisk, bleve betydeligt forhøjede. Eventuelt vil et kraftigere Dampskib end »Blenda« blive sat i Gang, naar Vinteren indtræder.

Af en for nogle Dage siden udsendt Beretning fra Komiteen for Kapsejladsen ved Frederikshavn for Fiskerifartøjer med Dam fremgaar, at den har haft en Indtægt af 2118 Kr. 84 Øre, hvori er medregnet Beholdningen fra forrige Kapsejlads c. 700 Kr. De største Bidragydere vare Indenrigsministeriet, Kammerherreinde Berling, Frederikshavn Kommune, Frederikshavns Bys og Omegns Sparekasse samt Skagen Kommune. Desuden have mange andre ydet Bidrag dels i Penge, dels i Gaver, hvoraf særlig kan nævnes de af »Dansk Fiskeriforening« skænkede smukke og værdifulde Sølv-

bægre. Udgiften har beløbet sig til 1818 Kr. 55 Øre, saa der forefindes nu en Beholdning af 300 Kr. 29 Øre, hvilket Beløb indestaar i Frederikshavns Sparekasse.

Den 16de Oktober 1894.

I Søndags Morges Kl. 3 $\frac{1}{2}$  indstrandede paa den c.  $\frac{1}{2}$  Mil nordost for Havnen liggende Ø Degets Sydside Skonnerten »Semaphor«, Skipper Hansen, af Brevig, paa Rejse fra Odense til Hjemstedet med Ballast. Skibet var afsejlet fra Odense Lørdag Morgen og man havde havt vestlig Vind helt op til Frederikshavn, hvor Vinden pludselig sprang om i Nordost og da man vilde vende, nægtede det højt paa Vandet liggende ballastede Fartøj at lyste Roret, hvilket kort efter foranledigede Strandingen. Saasart Skibet stødte, kappedes Masterne og Riggen, hvorved Kaptajnen blev en Del forslaaet. Da Søen uafbrudt slog over, kunde Mandskabet ikke holde sig ombord, men gik i en Pram i Læ af Fartøjet, indtil en Fiskerbaad fra den nordre Del af Byen naaede ud til dem og fik alle — 7 Mand — velbeholdne i Land. Skonnerten var af amerikansk Bygning, 217 Tons drægtig og 27 Aar gammel, og var assureret. Den er nu bleven fuldstændig Vrag; Mandskabet har desværre mistet sit Tøj. —nn.

I Følge Shipping Gazette er der i den senere Tid anlagt en Patent Slip i Newcastle N. S. W., som kan optage Skibe af indtil 1100 Reg. Tons.

Betalingen for at tage Skibe op og ned er 9 d. pr. Reg. Tons; da der tillige er mekanisk Værksted, kan alle Slags Reparationer udføres.

I Auckland paa New Zealand har der i længere Tid været en større Dok, hvor Reparationer udføres.

Det norske Redningsdampskib Heimdal er fra Midten af denne Maaned udrustet til et c. 3 Maaneders Redningstogt. Det kendes om Dagen paa ensfarvet gul Skorsten, to Pælemaster, Udkigstønde paa Fokkemasten og blaa graat Skrog. Om Natten besvarer Heimdal Nødsignaler fra Skibe med Afbrænding af forskelligt farvede Lys. Heimdals Adresse er Egersund.

Sømand Jens Anders Jensen af Serridslev er druknet i Beringshavet i August f. A.

Lods H. O. Østergaard af Endelave er afgaaet ved Døden.

»Clara«, Nielsen, er ankommet til Santa Rosalia 10. ds. »Lemvig«, Hansen, paa Rejse fra Maracaibo til Hamburg, anløb Queenstown 10. ds.

Det hidtil paa Ærø hjemmehørende Dampskib »H. C. Christensen« er solgt til Spanien.

Hamburg-Amerika Damperen »Normania« havde meget haardt Vejr paa sin sidste Rejse fra New-York til Southampton og Hamburg. Den 1ste Oktober traf den paa en voldsom Orkan med meget høj Sø. Vejret var næsten ligesaa larmende den følgende Dag, Baadsmanden brækkede begge Ben og blev ogsaa iøvrigt slemt forslaaet, ligesom syv andre af Mandskabet kom mere eller mindre alvorlig til Skade. Passagererne bleve holdte indespærrede i Kalytterne i 3 Dage. Skibet selv klarede sig godt og led kun meget ringe Skade.

Dampskibet »Uranienborg«, bygget for Regning Dampskibsselskabet »Dannebrog« i Kjøbenhavn, løb Dags Eftermiddag Kl. 2 $\frac{1}{2}$  af Stabelen fra Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri.

Skibet, der er bygget helt af Staal til engl. Lloyds højeste Klasse »special survey«, er 268' 6" langt i Hoveddækket,

37' 0" bredt og 18' 3 $\frac{1}{2}$ " dybt i Rummet og bliver forsynet med Triple Expansions Maskine med Overflade Condensation af 650 indicerede Hestes Kraft.

Paa den ledige Bedding lægges Kølen til en Fragtdamper til Angfartygs A. B. »Stockholm—Lübeck« i Stockholm.

Flensborg Skibsbygnings Selskab er af Tysk-Australsk-Dampskibsselskab blevet overdraget Bygningen af en ny stor Fragtdamper af følgende Størrelse: Længde 373' 0", Bredde 46' 0", Dybgaende 31' 0" engelsk, Bæreevne 6000 Tons. Damperen faar ligesom Australiniens andre Skibe en lang Hytte og vil særlig egne sig til Befordring af Uld.

I Løbet af et Aar, regnet tilbage fra sidste 30te Juni, ere 402 Menneskeliv bleve frelste ved Hjælp af Redningsapparater paa de engelske Kyster.

Merris I. og G. Thompson af Glasgow have sat en nytvillingskruet Damper, Alma, i Søen for »London and South-Western Compagny's« hurtige Fart mellem Southampton og Le Havre. Længden er 270 Fod, Bredden 34 Fod og Brutto-Tonnagen c. 1100 Tons. Den vil blive drevet ved to Sæt fire-Cylinders tredobbelte Ekspansions-Maskiner.

»Mersey Dock Board« og »The Cattle Traders Association« ere komne overens om at afhjælpe den Trang, som den forøgede transatlantiske Kvæg Import har fremkaldt, nemlig ved at udvide de nuværende Woodside-Græsgange hvilke kunne naas af store Skibe til alle Tider. Planens Gennemførelse antages at ville koste omtrent £ 100,000.

London and India Docks Selskabet har besluttet paa Nordsiden af West India Dokken at træffe Indretninger til Modtagelse af 100,000 Faar ved Sidespor i Tilslutning til det almindelige Jernbanenet.

Den amerikanske Kongres har vedtaget et for Skibsfarts interesserede vigtigt Lovudkast, der navnlig vil have Betydning for Dampskibe. Hidtil var det ikke tilladt at begynde Losningen, før Skibet var indklareret paa Toldboden, hvad stadig burde ske ved Kaptajnen personlig. Da Toldboden imidlertid blev tidlig lukket, saa gik paa denne Maade ofte megen værdifuld Tid tabt. Den nye Lovparagraf tillader nu Kaptajnen at faa Skibet foreløbig indklareret ved den Toldfunktionær, der er kommen ombord i Skibet, og kan da senere faa dette formelt indklareret paa Toldboden. Derved er det bleven muligt for Skibene at begynde med Losningen, saasart de er kommen i Dok. (Norg. Sjøfartst.)

## Skibsefterretninger.

### Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alexander III, Rabe, ankom 13. Oktbr. til Konstantinopel, til Sevastopol og Odessa. — A. N. Hansen, Thidemann, ankom 7. Oktbr. til Antwerpen, til Alger, Tunis, Piræus, Smyrna Saloniki, Konstantinopel, Sevastopol og Odessa. — Antwerpen. Caroc, afgik 16. Oktbr. fra Odessa. — Baron Stjernblad Michelsen, passerede 14. Oktbr. Dower, til Kbhvn. og St. Petersborg. — Castor, Kruse, afgik 15. Oktober fra Denia til Lissabon og Kbhvn. — Chr. Broberg, Gøtsche, ankom 16. Oktober til Alicante, til Taragona, Barcelona, Genua, Livorno, Neapel og Sicilien. — Dagmar, Strubberg, ankom 13. Oktbr. til Nordmaling, til Hønefors, Kbhvn. Marseille. — Douro, Brabrand, ankom 15. Okt. til Danzig, til Kbhvn. og Bordeaux. — Georgios I.,

Rohde, afgik 12. Okt. fra Antwerpen til Piræus, Konstantinopel, Samsun, Trebizonde, Batum, Novorossisk og Odessa. — J. C. Jacobsen, Béch, afgik 13. Oktbr. fra Cadiz til Kbhvn. — Kiew, Rasmussen, ankom 16. Oktbr. til St. Petersburg, til Königsberg og Rouen. — Kursk, Staal, ankom 15. Oktbr. til Bordeaux, til La Rochelle og Kbhvn. — Leopold II. Jespersen afgik 16. Oktbr. fra Kjøbenhavn til Antwerpen, Tunis, Piræus, Konstantinopel, Samsun, Tribizonde, Batoum, Novorossisk og Odessa. — L. P. Holmblad, Ingerslev, ankom 14. Okt., til Antwerpen, til Kbhvn. og St. Petersburg. — Nordjylland, Jensen, ankom 16. Oktbr. til Bordeaux, til Kjøbenhavn og St. Petersburg. — O. B. Suhr, Koch, afgik 17. Oktbr. fra Kbhvn. til Cadiz, Malaga, og Denia. — Omsk, Kihl, afgik 14. Okt. fra Messina til Antwerpen og København. — Tejo, Fenger, afgik 17. Oktbr. fra Københ. til Stettin — Ceres, J. Svensson, ankom 14. Okt. til Havre, til Københ. og Libau. — Tomsk, Petersen, ankom 5. Oktbr. til St. Petersburg, til Riga, Kbhvn., Antwerpen og Sortehavet. — Vesuv, Gade, ankom 16. Okt. til Københ., til Algier, Marseille, Genua, Livorno, Neapel, Sicilien. — Viking, Jørgensen, ankom 13. Oktbr. til Riga, til København og Bordeaux. — Vesta, Corfitzon, afgik 14. Oktbr. fra Kbhv. til Bordeaux.

Constantin, Fenger, afgik fra Newcastle 17. Oktbr. til Kjøbenhavn. — Esbern Snare, Holm, afgik 16. Oktbr. fra Newcastle til Odense. — Georg, Nielsen, afgik 18. Oktbr. fra Kjøbenhavn til Newcastle. — Knuthenborg, Hansen, afgik 17. Oktbr. fra Odense til Leith via Aarhus og Aalborg. — Kronen, Petersen, afgik 16. Oktbr. fra Nykjøbing F. til Newcastle via Svendborg, Horsens og Frederikshavn. — Lolland, Ankersen, afgik 17. Oktbr. fra Odense til Newcastle via Aalborg. — Storebelt, Güllich, afgik 16. Oktbr. fra Newcastle til Nyborg. — Union, Bloch, afgik 16. Oktbr. fra Boness til Odense.

Anglo Dane, Petersen, ankom 15. Oktbr. til Anverpen, til Kbhvn. og Libau. — Axelhuus, Goll, afgik 17. Oktbr. fra Kbhvn. til Vestnorge. — Bergenhuus, Jørgensen, ankom 15. Okt. til Hamburg, til Kbhvn. — Ceres, Svensson, ankom 14. Oktbr. til Havre, til Kbhvn. og Libau — Charkow, Norden, afgik 16. Oktbr. fra Hull til Kbhvn. og Libau. — Christian IX, Møllerup, ankom 15. Okt. til London, til Kbhvn. og Königsberg. — Christianssund, Jensen, afgik 15. Okt. fra Trondhjem til vestnorske Byer, Kjøbenhavn og Stettin. — Fanø, Andersen, afgik 15. Okt. fra Kjøbenhavn til Hull. — Frederik, Harboe, afgik 14. Okt. fra Hull til Kjøbenh. og Königsberg. — Jolantha, Hansen, ankom 14. Oktbr. til Kbhvn., til Hamburg. — Kasan, Thomsen, ankom 14. Okt. til Königsberg, til Kbhvn. og London. — Laura, Christiansen, ankom 7. Oktbr. til Reykjavik, til Vestlandet, Reykjavik, Færøerne, Granton og Kbhvn. — Libau, Andersen, ankom 11. Okt. til Königsberg, til Kjøbenhavn og Hamburg. — Louise, Brabrand sen., afgik 17. Okt. fra Kbhvn. til Hull. — Minsk, Olsen, afgik 14. Okt. fra Manchester til Kjøbenhavn. — Morsø, Lind, ankom 13. Oktbr. til Hamburg, til Kbhvn. og Danzig. — Moskov, Petersen, ankom 16. Oktbr. til Kbhvn., til Anverpen. — Nishnij Novgorod, Harder, afgik 14. Okt. fra Anverpen til Kbhvn. og Riga. — Odin, Frisenette, ankom 14. Okt. til Danzig, til Kbhvn. og Hamburg. — Perm, Christensen, ankom 16. Okt. til Kbhvn., til London. — Pregel, Egidiusen, ankom 15. Oktbr. til Libau, til Københ. og Anvers. — Romny, Nielsen, ankom 17. Okt. til Libau, til Hull. — Thyra, Garde, ankom 5. Oktbr. til Reykjavik, til Nordlandet, Færøerne, Granton og Kbhvn. — Tula, Paaske, ankom 17. Okt. til Stettin, til Kbhvn. og Vestnorge. — Vendsyssel, Sørensen, ankom 16. Okt. til Kbhvn. og Königsberg.

**Dannebrog.** Amalienborg, Olsen, afgik fra Sundsvall 16. Okt. til London. — Christiansborg, Ewaldsen, ankom til Ullånger 15. Okt. — Fredensborg, Andersen, afgik fra Kotka 13. Okt. til Rouen. — Frederiksborg, Hartmann, ankom til Kronstadt 17. Okt. — Rosenborg, Schultz, ankom til Blyth 16. Okt. for at laste til Hjemstedet.

**Carl, Skjold, Gorm.** Gorm, Schmidt, afgik fra Libau 7. Oktbr., ankom til Rotterdam 12. Oktbr. — Frode, C. F. Christensen, afgik fra Stettin 13. Oktbr., ankom til Riga 15. Oktbr. — Knud, N. P. Jørgensen, afgik fra Kbhvn. 13. Okt., ankom til Libau 15. Okt. — Svend, Aug. S. Hveysel, afgik fra Libau 13. Okt. til London. — Erik, H. W. Wrisberg, afgik fra Hull 11. Okt., ankom til Kbhvn. 14. Okt. — Skjold, N. O. Risø, afgik fra St. Petersburg 12. Oktbr. til Rouen. — Danmark, Th. Heintzelmann, afgik fra Kronstadt 12. Okt., ankom til Riga 14. Okt. — Olaf, C. Holst, afgik fra Kronstadt 11. Okt., ankom til Libau 13. Okt. — Volmer, J. P. Jørgensen, afgik fra Libau 7. Okt., ankom til Rotterdam 12. Okt. — Dan, C. M. Kraemer, afgik fra Kbhvn. 13. Okt., ankom til Riga 16. Okt. — Magnus, W. Aaris, afgik fra London 11. Okt., ankom til Sunderland 13. Okt.

**Kjøbenhavn.** Carl Hecksher, Petersen, afgik fra Riga 17. Okt. til Amsterdam. — Fyen, Petersen, afgik fra Newcastle 11. Okt. til Kronstadt. — Hafnia, Neergaard, afgik fra Riga 14. Okt. til Amsterdam. — Jylland, Starck, afgik fra Libau 12.

Okt. til Rotterdam. — Russia, Rasmussen, afgik fra Kbhvn. 11. Okt., ankom til Riga 13. Okt. — Sjælland, Hansen, ankom til Riga 12. Okt.

**Nordseen.** England, Petersen, ankom til Madsnedund 17. Okt. — Holland, Hansen, ankom til Rouen 15. Okt. — Rusland, Schmidt, afgik fra Windau 11. Okt. til Boness. — Skotland, Albrechtsen, ankom til Memel 14. Okt. — Tydskland, Jørgensen, ankom til West Hartlepool 16. Okt.

**The Anglo Dane Steam Ship Company Limited.** Swarland, Pii, afgik fra Libau 17. Okt. til Dunkerque.

**Thingvalla.** Thingvalla, Berentzen, afgik fra Christiania 16. Okt., ankom til Kbhvn. 17. Okt. — Hekla, Laub, afgik fra New-York 13. Okt. paa Rejse til Kbhvn. — Island, Skjødt, afgik fra Kbhvn. 16. Okt. paa Rejse til New-York.

**Det dansk-russiske Dampskibsselskab.** Peter Berg, Chr. Jensen, afgik fra St. Petersburg 5. Okt., ankom til Lübeck 9. Okt. — Alexander Shukoff, L. Johnsen, afgik fra St. Petersburg 5. Okt., ankom til Amsterdam 12. Okt. — Johan Siem, J. Rasmussen, afgik fra Hull 5. Oktbr., ankom til Kronstadt 12. Okt. — Pawel Andrejoff, P. Mørch, afgik fra Hull 27. Septbr., ankom til Kronstadt 5. Oktbr.

**Urania.** Sirius, Jensen, ankom til Rotterdam 12. Okt. — Urania, Callesen, ankom til Grangemouth 17. Okt.

**J. Lauritzen, Esbjerg.** Nerma, Degn, ankom til West-Hartlepool 11. Okt., afgik 12., ankom til Frederikshavn 16. — Nord søen, Meinertz, afgik fra Esbjerg 11. Okt., ankom til Boness 13., afgik 16. til Esbjerg.

## Sejlskibe.

**Nordby, Fanø.** Alexandra, Nielsen, ankom til Buenos Ayres 12. Okt. fra Aberdeen. — Emilie, Thomsen, ankom til Macassar 11. Okt. fra Amsterdam. — Kronprindsesse Louise, Jepsen, ankom til Kjøbenhavns Red 14. Okt. fra Tjiliehjap, bestemt til St. Petersburg. — Lemvig, Hansen, ankom til Queenstown 9. Okt. fra Maracaibo, afgik 10. til Hamburg. — Maracaibo, Svarrer, afgik fra Cuxhaven 11. Okt. til Maracaibo. — Puck, Pedersen, afgik fra Apia 7. Septbr. til Salomon Øerne. — Vilhelmine, Oldefar, afgik fra Deal 12. Oktbr. til Rio Janeiro.

**Fanø, Senderho.** Else, Thomsen, afgik fra Hull 14. Okt. til Hamburg. — Fides, Sørensen, afgik fra Progresso 22. Aug. til Hamburg. — Helene, Thøgersen, afgik fra Ceara 1. Oktbr. til Liverpool. — Henny, Hansen, ankom til Hamburg 6. Okt. fra Equador. — Martha, Nissen, ankom til New-York 15. Oktbr. fra Rio Grande. — Mary, Lydom, ankom til Halmstad 13. Oktbr. fra Geestemünde. — Vennerne, Aarre, afgik fra Aberdovey 16. Oktbr. til Cardiff.

**Chr. Simoni, Aalborg.** Caroline Smith, Ægidiusen, afgik fra Leith 11. Okt. til Aalborg. — Kirstine, Ægidiusen, afgik fra Aloa 12. Okt. til Aalborg. — S. J. Lund, Kylesbeck, afgik fra Ipswich 10. Okt. til Kings Lynn.

## Fragtberetninger.

D'Hr. **Holm & Wonsild**, Kjøbenhavn og Lübeck, meddele os den 18. Oktober:

For Dampere noteres:

Reval: London eller Hull 1/—, Rotterdam 1/1½ d., Antwerpen, Dunkirk eller Ghent 1/3 d., Rouen 1/4½ d., alt pr. 496 lbs. Hvedebasis, til Stettin eller Lübeck 9 à 10 M. pr. 2000 Kilos Rug.

Libau: London, Hull, Leith 1/—, Bremenstadt 1/1½ d., Rotterdam 1/—, Antwerpen 1/1½ d., Rouen 1/3 d., specielt 3/4000 Kornquarter London eller Østkysten 1/1½ d., Engl. Canal til Plymouth 1/4½ d., Bristolkanalen 1/6 d., alt pr. 320 lbs. Havrebasis. Til Stettin M. 11 pr. 2000 Kilos Havre, til Danmark nordligst Aarhus 18 M. pr. 2000 Kilos Klid.

Riga: London 1/—, Hull 1/—, Antwerpen 1/— à 1/1½ d., Ghent 1/— à 1/1½ d., Dunkirk 1/— à 1/1½ d., Rotterdam 1/—, alt pr. 320 lbs. Havrebasis, til Lübeck 11/12 M. pr. 2000 Kilos Havre; til Sydsverrig 10 M. pr. 2000 Kilos Rug, til Danmark 18 M. pr. 2000 Kilos Klid.

Stettin—Gefse 300 Tons Mel à 4 Mark. Danzig—Danmark 40 Pf. pr. 50 Kilos Klid. Königsberg—Danmark 45 Pf. pr. 50 Kilos Klid. Danmark—Hull 1/3 d. pr. 448 lbs. Byg Englands Østkyst Kulhavn til Danmark 5/ à 5/6 d. for smaa Dampere og 4/6 à 4/9 d. for større Dampere, alt pr. Ton Kul.

Sejlskibsfragter:

St. Petersburg—Danmark 14 M. pr. 2000 Kilos Olietager. Riga—Danmark 14 M. pr. 2000 Kilos Olietager. Königsberg—Danmark 50/60 Pf. pr. 50 Kilos Klid. Danzig—Danmark 45/50 Pf. pr. 50 Kilos Klid. Stettin—Danmark 4 M. pr. 1000

Kilos Oliekager. Danmark—Englands Østkyst 1/9 d. Londonbasis pr. 448 lbs. Byg. Nordfrankrig—Danmark 9 frcs. pr. Ton Oliekager.

D'Hrr. **N. Johansen & Dahl, Liverpool**, meddele os under 13. Oktober:

Siden vor forrige Uges Rapport har Fragtmarkedet gennemgaaende været stille.

For første Gang i lang Tid har der vist sig nogen Efter-spørgsel efter Tonnage for Kul fra River Clyde.

San Francisco er lidt fastere om end til uforandrede Rater. Vestkystfrakterne flauere; og fra Cacus er der ikke saa megen Aktivitet som i forrige Uge.

Der sluttedes blandt andet som følger:

For Dampskibe:

Cardiff til Vera Cruz 9/—, River Plate 9/—, Shanghai 17/6.

River Plate til U.K.-Kont. 22/6, Januar/Februar Lastning. Vestkysten til Kanalen 4000 Tons Baad Januar Lastning à 28/9.

New-Orleans til Liverpool, Bremen eller Havre 35/— for 2400 Register. Galveston til Liverpool 36/9, Bremen 38/3, 1300 Register; Savannah til Liverpool 28/—, Bremen 29/—, 1800 Register.

Bilbao til Glasgow 5/3, Middlesbro 5/—, Rotterdam 5 7/12, Nicolaieff til Skien 8000 Quarters Baad 14/—, Hamburg 10/9. Odessa til Kiel, 3000 Tons à 12 1/2, London, Hull, Rotterdam 9/6 à 9/9. — Donau til London eller Hull 9/—, Alexandria til London eller Hull 9/—.

Bona til Rotterdam 8/6.

Salonica til Rotterdam og Schiedam 9/6.

Gefle til Tyne 460 Stds. à 24/—, Skellefteå til Calais 420 Stds. à 36 frcs.

For Sejlskibe:

Fra Cardiff til Para 12/3, Santos 18/—. Iquique til U. K.-Kont. 2500 Tons prompt 25/ minus 1/3 hvis direct.

Tacoma til Kanalen for Ordre 28/6, San Francisco 25/—,

**K**lager over Bladets Forsendelse bedes hurtigst muligt indsendt til Holsteinsgade 9, Kjøbenhavn. Ø.

## Efterretninger for Søfarende.

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

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

**Skagerrak.** En Dampfer er sunken i 15 Fv. Vand, c. 6 Kml. N. for *Hanstholm*.

**Kattegat.** I Løbet af 1894 tændes i *Anholt* Fyrtaarn et fast Vinkelfyr, der benævnes *Anholt V.-lige Bifyr*. Det skal vise grønt Lys fra S. 75° V. til S. 85° V., hvidt Lys fra S. 85° V. til S. 87° V., over *Rønne-Løb*, og rødt Lys fra S. 87° V. til N. 83° V. De angivne Retninger ere ikke endelig fastslaaede, men blive muligvis underkastede ringe Ændringer.

Fyret vises fra et Vindue i Fyrtaarnet. Flammens Højde: 37 Fod. Synsvidden: 11 Kml. for det hvide og røde Lys, 9 Kml. for det grønne Lys. Lysevnen: 13 Kml. for det hvide, 12 Kml. for det røde og 9 Kml. for det grønne Lys. Linseapparat af 4de Orden.

Bifyret, som vises fra Fyrtaarnet, naar Fyrskibet *Anholt-Knob* ikke er paa Station, hedder fremtidig *Anholt Ø.-lige Bifyr*.

Nærmere Meddelelse senere.

**Mosel-Grund.** Lystønden paa *Mosel-Grund* er bortdreven. Den vil snarest muligt igen blive udlagt paa Station.

**Sundet** Den 8de November 1894 om Aftenen forandres Belysningen af *Kronløb* og *Kjøbenhavn's Frihavn* og bliver saaledes:

1. Et fast Vinkelfyr med Formørkelser paa Dampfærgeanlæggets Midtmole. Fyret viser grønt Lys fra N. 47° Ø. til N. 52° Ø., hvidt Lys fra N. 52° Ø. til N. 55° Ø. og rødt Lys fra N. 55° Ø. til N. 63° Ø. Flammens Højde: 35 Fod. Lysevnen: 18 Kml. for det hvide, 13 Kml. for det røde og 11 Kml. for det grønne Lys.

Den hvide Vinkel angiver det 29 1/2 Fod dybe Løb i *Kronløb* og ind til Frihavnen, i den grønne og i den røde Vinkel er den mindste Dybde 18 Fod. Fyret vises fra et lysegraat Fyrtaarn, der staar paa et Jernstativ.

2. Et rødt, fast Fyr paa Ø.-Molens Hoved. Fyret lyser Horizonten rundt. Flammens Højde: 19 Fod. Linseapparat af 5te Orden. Fyret vises fra et lysegraat, rundt Fyrtaarn.

Fyret holdt overet med det under 1 nævnte faste Vinkelfyr angiver Midtlinien i det faste Vinkelfyrs hvide Vinkel.

Samtidig med Tændingen af disse to Fyr slukkes de nuværende Ledefyr for *Kronløb*.

3. Et grønt, fast Fyr paa Bølgebryderens SØ.-Hoved. Fyret lyser Horizonten rundt. Flammens Højde: 19 Fod. Linseapparat af 5te Orden. Fyret vises fra et lysegraat, rundt Fyrtaarn.

4. Det grønne, faste Fyr paa den 24 Fods *Redhavns N.-Moles Hoved* forandres saaledes, at det kun lyser mellem S.-Enden af Bølgebryderen og N.-Enden af Frihavns Ø.-Mole.

**Grønlands Ø.-Kyst.** Paa *Grønlands Ø.-Kyst* er der af Danmark oprettet en Missions- og Handelsstation ved *Angnagsalik*, paa 65° 36' 30" N. Br. 37° 30' 0" V. Lgd.

I Forbindelse hermed indskærpes det, at Besejlingen af de underde *danske* Kolonier og Stationer i *Grønland* hørende

Kyster og Øer er, uden for Nødstilfælde, forbudt saavel Indlændinge som Udlændinge, medmindre der forud dertil erhverves Samtykke fra den Kongelige *danske* Regering, ligesom det endvidere er forbudt at drive Handel med de paa Kysterne eller Øerne boende Indfødte.

Overtrædelse af de nævnte Forbud vil eventuelt medføre Konfiskation af Skib og Gods.

### Østersøen, Sundet og Lille Belt.

**Sverig. Bottniske Bugt.** Omkring *Kusön*, SSV. for *Storjungfrun*, ere flere Grunde fundne i Farvandene til *Axmarsfjärden*, *Axmars Bruk* og *Sannäs*, hvorfor Forsigtighed ved Besejling anbefales.

I Farvandene mellem *Hertsö*, *Björkö*, *Lappö* og *Hindersö* i *Luleå* Skjærgaard ere flere Grunde fundne, hvorfor Forsigtighed ved Besejling anbefales.

**Tydskland. Sassiniz Ø.** Et Vrag ligger sunket i 8 Fv. Vand, fra *Sassiniz* i Ø. 1/2 S. og fra *Jasmund* Ø.-Side i SØ.

### Kattegat og Skagerak.

**Norge. Kristiania Fjord** Den 15de Oktober 1894 tændes paa V.-Enden af *Gulholmen* ved *Jeløen* et Fyr, der lyser fra N. 23° Ø., V.-Kant af *Bævsund*, gennem N., V. og S. til S. 14° Ø., fri V. om *Eløret*. Fyret er hurtigblinkende fra N. 23° Ø. til N. 10° Ø., fri om *Billekrak*. og mod S. i en Sektor af c. 2°, over og vel fri paa begge Sider af *Midtfjordboen*, rødt, fast fra N. 65° V. fri N. om *Vealøflaket* og Grunden uden for *Holmestrand's* Havn, til S. 63° V., fri S. om *Hortenkrakken*, iøvrigt hvidt, fast. Flammens Højde: 54 Fod. Fyrapparat af 4de Orden. Fyret vises fra en hvid, 28 Fod høj Bygning. Det brænder Aaret rundt.

Taagesignal gives med en Klokke, Et-Slag hver 1/4 Minut. Beliggenhed: 59° 26' 5" N. Br. 10° 35' 15" Ø. Lgd.

### Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Norge. Fyrlampers Brændetid forandret.** Fyrlampene paa *Fjörtofnaset*, *Yksnøfesa* og *Kvaløklub* brænde fremtidig fra 15de Januar—20de April, og Fyrlampen paa *Lille Sandø* fra 5te Januar—8de April.

**Tydskland. Sylt.** Paa *Westerland* paa *Sylt* staar en høj, rød, rund Skoisten, som er et godt Landmærke, paa 54° 55' 0" N. Br. 8° 19' 5" Ø. Lgd.

**Elben.** Ved NV.-Enden af Parallel-Dæmningen nedenfor Bolværket ved *Alle Liebe* staar en hvid Stage med N.-lig Topbetegnelse, c. 400 Alen N. 4° Ø. fra *Cuzhaven* Fyr.

**Weser.** I *Brake* og *Vegesack* gives fremtidig Vandstands-Signaler om Natten. Hvert rødt Fyr betyder 2/3 Fod (20 cm.) og hvert hvidt Fyr 3 1/6 Fod (1 m.) over Udgangspunktet. Et grønt Fyr over de hvide betyder Ebbe, og to grønne Fyr vandret for hinanden og af hvilke det ene er anbragt over de røde Fyr, betyder Flod.

I *Brake* gives Signalerne fra Flodens Begyndelse til 4 Timer efter Højvande, i *Vegesack* fra 2 Timer før til 2 Timer efter Højvande.

I *Weser* ligger den sorte Spidstønde med Ballon Nr. 24 i Linien *Rhedebacke-Wulsdorf* Kirke, paa 53° 32' 2" N. Br. 8° 24' 42" Ø. Lgd.

Den hvide Baaketønde *Langlütjen* S. har S.-lig Topbetegnelse.

Den røde Tønde M ovenfor *Norderham* er en rød Spirtønde med Flag, og Tønden tværs af *Grønland* en rød Baaketønde uden Topbetegnelse.

Calcutta til U. K.-Kont. 27/6 for December og 28/9 for Januar/Febrnar Lastning.

Laplata 18/—, Parana-Floden 22/6.

D'Hrr. **Funch, Edye & Co., New York**, meddele under d. 5. ds.

Den forløbne Uge har været usædvanlig stille og Antallet af stedfundne Dampskibs-Befragtninger yderst ringe. Kornforretningerne har endnu ikke været i Stand til at bringe noget Liv i Fragtmarkedet, der som Følge deraf vedblivende er i høj Grad nedtrykt og Raterne holde sig saa lave som vel muligt. Befragtningsforretningen fra Bomuldhavnene i Golfen er aftagen betydelig, omendskønt de nuværende Rater kun viser en ringe Nedgang fra de foregaaende. Atlanterhavshavnene ere tilstrækkelig forsynede med Tonnage for denne Maaned, og Noteringerne ere lidet opmuntrende, og vi tvivle om, at Rederne ere tilbøjelige til nye Afslutninger paa den nuværende Basis, undtagen i alleryderste Nødstilfælde.

Vort Sejlskibs-Marked vedbliver at holde sig stille og den eneste nævneværdige Fremgang er i Fragterne for prompte

Skibe for Skibsbygnings-Materialier fra de sydlige Havne, hvor det er lykkedes at opnaa højere Rater.

Der er betalt følgende Rater:

Charleston eller Barcelona og Genua Bomuld 35/. New Orleans eller Galveston til Liverpool 35/, Havre eller Bremen 36/, Savannah til Liverpool eller Bremen 9/32 d., Østersøen 21/64 d. med 5 %.

New York til Dunkirk Petroleum 2/3 d., Christiania 2/3, Philadelphia til Italiens Vestkyst 12<sup>1</sup>/<sub>2</sub> c., Genua 11<sup>1</sup>/<sub>2</sub> c., Southampton 2/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> c., New York til Shanghai 22 c., Hong-Kong 17<sup>1</sup>/<sub>4</sub> c., Calcutta 14 c., Montreal til Liverpool og Grenock Planker 40/, Tømmer 65/, West Bay til Englands Vestkyst Planker 36,3 d., St. Johns N. B. til Cardiff, Newport eller Swansea Planker 35/, Montreal til Buenos Ayres Trælast 850, Boston til Rosario Doll. 8, St. John N. B. til Rosario Trælast Doll 8.

Blandt de befragtede Skibe findes dansk Bark »Thor«, 803 Tons, fra Brunswick til Rio de Janeiro, Trælast Doll. 14,25.

Den sorte Spidstønde V. for *Ziegler Plate* og den sorte Spidstønde Ø. for *Bakensand* ligge Ø. for Linien *Flagbalger Stiel* Ledefyr overet paa 53° 27' 36" N. Br. 8° 30' 2" Ø. Lgd. og 53° 26' 0" N. Br. 8° 29' 56" Ø. Lgd.

De tre sorte Spidstønder, som i det *tydske* Admiralitets Kaart Nr. 6 ere angivne ved *Vege sack*, findes ikke.

Det hvide, faste Ledefyr ved *Hasenbüren* (9,2 Km.) staar tæt ved Hvidebredden. 53° 7' 11" N. Br. 8° 42' 16" Ø. Lgd.

Den graa Fortøjtønde ved Indløbet til *Holz- und Fabrik-hafen* i *Bremen* ligger paa den i Kaart Nr. 6 angivne sorte Spidstøndes Plads.

**Jade.** Den elektriske Lystønde, som til Forsøg var udlagt i *Wangerooy* Farvand, S. for Tønde B, er inddragen.

**Englands Ø.-Kyst. River Medway.** I Oktober 1894 udlægges to Skibe i *Medway* paa S.-Siden af *Saltpanreach*:

1. Det N.-lige Skib ligger 4<sub>2</sub> Kbl. S. 16° V. fra *Salt Fleet* Baake.
2. Det S.-lige Skib ligger 5<sub>1</sub> Kbl. S. 14° V. fra *Salt Fleet* Baake.

Farvandet mellem de to Skibe er spærret, naar det N.-lige Skib viser samme Signal som for Vragfyrskibe bestemt.

Farvandet mellem det S. lige Skib og Land er spærret, naar det S.-lige Skib viser samme Signaler som for Vragfyrskibe bestemt.

### Nordlige Atlanterhav.

**Vrag i Atlanterhavet m. m.** I *Allanterhavet* er Vrag m. m. truffen saaledes:

Den 23de Septbr. 48° 55' N. Br. 32° 33' V. Lgd. Skib »*Hakon Jarl*« forladt.

Den 25de Septbr. 48° 57' N. Br. 32° V. Lgd. Vrag af »*Harmonia*«. Dækket kun lidt over Vandet.

**Frankrig. Gironde.** Den rødmaalede Lystønde, som viser hvidt, fast Lys ved *Talais* er flyttet og ligger nu paa 45° 29' 43" N. Br. 0° 58' 20" V. Lgd.

**Prince Edward Island.** Ved *Crapaud* er tændte to Ledfyr, *Wright's* Ledefyr:

Forfyret hedder *Paul Bluff* Fyr og ligger paa S.-Enden af Klinten. Det viser rødt, fast Lys. Flammens Højde: 30 Fod. Synsviddens: 3 Kml. Fyret vises fra en Pæl. 46° 12' 30" N. Br. 63° 32' 40" V. Lgd.

Bagfyret er et rødt, fast Fyr, som vises fra et hvidt fir-kantet, 26 Fod højt Fyrtaarn, 3<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Kbl. N. 66° V. fra Forfyret, Flammens Højde: 48 Fod. Synsviddens: 3 Kml.

Begge Fyr lyse over en lille Vinkel i Fyriniens Retning, som tjener til at angive Stedet, hvor Kursen skal forandres, efter at Barren er passeret.

Et rødt, fast Fyr er tændt paa *Palmer's Bro*. Holdt overet med det hvide, forreste Ledefyr for Barren i N. 1/4 Ø. leder det gennem den gravede Rende til Broerne og Reden.

Naar man ikke er lokalkendt, bør man ankre ved den sorte Tønde uden for Indløbet til den gravede Rende.

**Canada. Northumberland Strait.** Kap *Mullins* Bagfyr er ombyttet med et nyt, rødt, fast Fyr, som lyser over en lille Vinkel paa begge Sider af Fyrilinen. Flammens Højde: 80 Fod. Synsviddens: 8 Kml. Det vises fra et 46 Fod højt Taarn paa en hvid Bygning, som staar c. 700 Alen N. 76° V. fra Forfyret. Holdte overet lede Fyrene over *Port Valace* Barre og gennem Løbet til Pynten. 45° 49' 45" N. Br. 63° 25' 25" V. Lgd.

**New Brunswick.** Ved *North Tracadie Gully* er det forreste Ledefyr paa S.-Siden slukket.

To hvide, faste Ledefyr ere tændte paa N.-Siden og lede, holdte overet, i det dybeste Vand over Barren og ind til *The Gully*. 47° 33' 15" N. Br. 64° 51' 30" V. Lgd.

**Førene Stater i Nord-Amerika. Massachusetts.** Da *Pollock Rip Shoal* tiltager SØ. efter, er rød Spidstønde Nr. 4 flyttet S. hen. Den ligger nu i 4 Fv. Vand, fra »*Pollock Rip*« Fyrskib i N. 46° V. og fra *Pollock Rip Shoal* Tønde Nr. 2 i S. 47° V.

**Delaware River. New Jersey.** Spidstønden paa V.-Siden af *Baker Shoal* er ombyttet med en rødmalet Lystønde Nr. 20, som viser hvidt, fast Lys.

**Cape Fear River. North Carolina.** I *Horseshoe Channel* ere de sorte Tønder Nr. 1, 3 og 5 og den røde Tønde Nr. 2 inddragne.

### Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**Italien. Scario.** Fyret paa *Scario* er igen i Orden.

**Tunis. Kuriat.** Fyret paa Øen *Kuriat* viser rødt Lys fra S. 48° V. til S. 12° Ø. over Grundene SSV. for Fyret.

### Karantænebestemmelser m. m.

**Spanien.** — Skibe fra *Konstantinopel* underkastes 3 Dages Observationskarantæne.

— Der gives fri Praktika til Skibe som har forladt *Marseille* efter den 20de September, samt til Skibe, som have ligget i *Marseille* under Epidemien, forsaavidt Sundhedstilstanden ombord er god.

**Portugal.** — *Marseille* samt øvrige Havne i Departementet *Bouches du Rhone* og *Var* ere erklærede for kolerafri.

**Grækenland.** — Overfor *Neapel* er forordnet 5 Dages Observationskarantæne.

**Malta.** — Karantæneforanstaltningerne overfor de *tyrkiske* Havne ved *Det Sor e Hav* og i *Europa* mellem *Marona* og *Enos* ere ophævede.

### ABONNEMENTSPRISEN

er 1 Kr. 60 Øre pr. Kvarial, foruden Postpengene. Enkelte Numre 20 Øre.

Abonnement modtages St. Annæ Plads 13, St. 11—3 og Holsteinsgade 9, Ø., hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges hos „Adam“, Højbroplads og Tivoli, „Lynet“, Bredgade, hos Avisvælgere i Havnen og flere Steder.

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

### AVERTISSEMENTS-PRIS:

Første Side pr. Petillinie à 45 mm Brede 25 Øre, udenlandske 35 Øre

De øvrige Sider — 20 — do. 25 —

Moderation for 5 Gange 10 Gange 25 Gange

1/2 Side eller derover . . . . . 20 % 80 % 50 %

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



# DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER FREDAG.

Nr. 57.

Kjøbenhavn, Fredag den 26. Oktober 1894.

1. Aarg.

INDHOLD: Literatur. — Lodseriet i Sundet. — Oljeprojektil til Bølgedæmpning. — Middlesbro on Tees. — Fra Københavns Frihavn. — Konsulatafgifterne for Sejlskibe. — Fra Sø og Land. — Havarier og Forlis. — Skibsefterretninger. — Fragtberetninger. — Efterretninger for Søfarende.

H. P. Sundorph, Kjøbenhavn K.,

en gros — THEHANDEL — en detail

(grundlagt 1776).

Originale Pakninger med indregistreret Varemærke og Plombe faas overalt i Danmark.

Telegr.-Adr.:  
„The, Kjøbenhavn“.

Telefon  
Nr. 239.

**AXEL E. AAMODT.**

18, Kongens Nytorv 18.  
Grundlagt 1857. Telefon 106.  
Protokolfabrik.  
Over 1000 Lager-Numre.  
1. Kl. Arbejde.

Telefon 1268.  
Telegr.-Adr. Nilsson 167.

**Carl Nilsson,**

Amaliegade 37,  
Kjøbenhavn K.  
Lager af Olier og Maskin-Artikler.  
Leverander  
til de fleste danske Damp-  
skibsselskaber.

**Cacaopulver,**

Kæks, Biscuits, Chocolate,  
Confekt.  
Brødr. Tychsens Fabrikslager,  
Lille Kannikestræde 3, Kjøbenhavn K.

**C. F. Schlüter,**

Skandinaviens største  
Skibshandel.  
Etableret 1857.  
En gros Lager af Maskin- og  
Cylinderolier.  
Alle Arter Maskin-Pakninger etc.  
26, Peder Skramsgade,  
Kjøbenhavn K.

Prøv  
Teneriffa

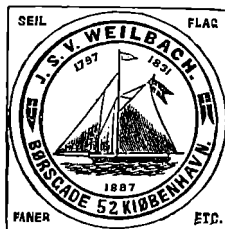
en fortrinlig Dessertvin pr. Btl.  
Kr. 1,50.

**P. Weile & Søn.**

Aalborg. Grundl. 1822. Kjøbenhavn.  
Ny Østergade 7. Telef. 3530.

**Frits Ortmann**

Oversættelsesforret,  
Niels Hemmingsensgade 4,  
Kl. 9—3.



Keselduhr, Filt m. m.

Luftbælteisolation.

Patent for Rør og Kjæder.

**Ankere & Kjæder,  
Tougværk og alle  
Skibs-Inventarier**

anbefales fra Lager.  
**John Forbæch,**  
St. Annæ Plads 19 & 21.

Fra Aktiebolaget Bofors & Gullepång i Sverrig leverer jeg  
paa Bestilling større og mindre Gjenstande i

**støbt Staal,** saasom:

Skibsstævne,  
Skibsskruer,  
Roerrammer,

Stempler,  
Krumtappe,  
Ambolte,

Tandhjul,  
Ankere,  
etc. etc

Støbt Staal fra Bofors-Gullepång er smeddeligt samt i Styrke  
og Sejghed fuldt jævnlørligt med det bedste smeddede Staal  
af tilsvarende Haardhedsgrad.

Kjøbenhavn.

Jørgen Jensens Efterfigr.

**H. C. Petersen & Co.,**

Udstillingsbygningen, Kjøbenhavn V.  
Ludwigsbergs Donkey Pumper,  
Pulsometre, Centrifugalpumper,  
samt alle Sorter Pumper og Sprøjter  
i bedste Konstruktioner  
til billige Priser.

**Engelberts originale Olie,**

bedste Cylinder-Olie,  
leveres til nedsat Pris.

Mod Efterligninger advares.

**Antinonin**

(Lugtfrit Antinonin-Carbolineum)

fra

Friedr. Bayer & Co., Elberfeld.

Dette nye Præparat, der i Udlandet er praktisk prøvet og  
anerkjendt af Videnskabsmænd og Autoriteter har hurtigt  
faaet en udbredt Anvendelse i

**Bygningshygiejnen og Bygningstekniken.**

Antinonin virker dræbende paa Bakterier, tilintetgør  
Skimmelsvampe og forhindrer deres Opstaaen saavel paa Mur-  
som paa Træværk, udtørker fugtige Vægge samt fugtigt Træ  
og borttager den derfra hidrørende sundhedsfarlige ilde Lugt.

I stærk fortyndet Tilstand anvendes Antinonin med Held  
til Udryddelse af Bladlus, Orme og andre skadelige Insekter  
paa Træer og Smaaplanter.

Brochurer og Brugsanvisninger faas i Eneudsalget for  
Danmark hos

**A. Stelling,**  
6, Gl. Torv, Kjøbenhavn, K.

**Flensborgs  
Skibsbygning Selskab**

udfører

Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kjæder  
særdeles hurtigt og billigt.  
Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

**Marinecigaretten Yocorinis**

1000 Stk. 18 Kr.

WILH. JØRGENSEN. ØSTERGADE 61. TELEFON 672.

## Alt Skibsarbejde

i Blik, Zink, Messing og Kobber udføres.

**Waldemar Dünweber,**

Adelgade 14.

I Hovedkommission hos JACOB LUND er udkommen:

Samling af

### Anmeldelser til Rederiregistret.

Udgiven af Registrerings- og Skipsmaalings-Bureauet i Kjøbenhavn. Nr. 1-2. Abonnementspris 1 Kr. om Aaret, for indeværende Aargang dog 2 Kr.

Udkommet er og faas i alle Boglader:

### Astronomisk Navigation

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

Pris med Stjernekort og Stedlinekort indb. 3 Kr.

Forlagt af **Cornelius Knudsens nautiske Etablissement.**

I Kommission hos Tillges Boghandel.

## Staaltraadstovværk

i alle Kvaliteter og Konstruktioner for Transmissioner, Hejseværker, Kraner, Tovbaner etc.

**Galvaniseret Jern- og Staaltraadstovværk, Galvaniserede Staaltraads Trosser og Kabler samt Liner til Skibsbrug, Lynaffedertovværk af Jern og Kobber, Staaltraadsliner til elektriske Buelamper, Transmissions-Tov af Hamp, Manila og Bomuld, Transmissions Tov- og Snoreskiver, Patent-Laase og Patent-Smørelse for Staaltraadstovværk etc. leveres fra**

**KABELFABRIK, LANDSBERG a/W.**

ved Representanten for Danmark

**W<sup>M</sup> GOTTSCHALCH**

Niels Juelsgade Nr. 1,

Kjøbenhavn K

## Cornelius Knudsens Etabl.,

37. Kjøbmagergade Kjøbenhavn.

Patent Multiplikator, Kompasser,

Sprit- og Baadskompasser,

Patent Tidsglas. Saltmaalere.

Sextanter og Oktanter.

Kaptejn Rungs

**Universal-Bathometer.**

Logge og Loddemaskiner.

Dybhavsthermometre

med Vendeapparat.

Barometre, Thermometre, Manometre.

Indicatorer. Tegnebestikker.

Parallellinealer.

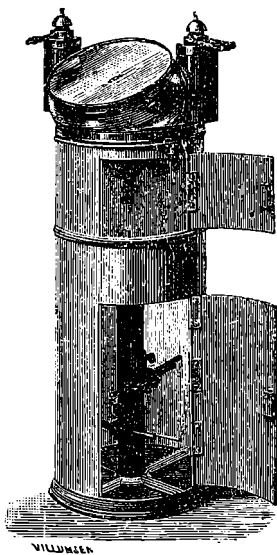
Marinekikkerter.

Complete Dykkerdragter

Premierløjtnant Clausens

**Patent Universal Deflektor.**

Reparationer udføres med Omhu.



## Drik og nyd LIPTONS THE.

Lipton har opnaaet det største Salg i Verden. I England alene sælges over 1 Million Pakker om Ugen.

Den eneste **Guldmedaille** for The paa Chicago-Udstillingen fik

**Lipton.**

General-Agentur & en gros Lager

**Simonsen & Nielsen,**

Bredgade 32. Kjøbenhavn K.

### Anti-magnetiske Ankergangs-Uhre

fra 20 Kr.

### Halv-Chromometere

fra 50 Kr.

### Marinekikkerter og Barometere.

Alle Reparationer udføres.

**PALLE SØRENSEN,**

6, Sølvtorvet 6.

Aut. Forhyringsagenter,  
Kjøbenhavn.

F. Jepsen, Toldbodgade 2.

W. H. Wulff, Toldbodg. 15.

## Orgel-Harmoniums

og alle

### Musik-Instrumenter

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

**Petersen & Steenstrup,**

Lille Kongensgade 40 og Axelhus 2 D.

## Galle & Jessens

oljefri, rene Poudre

## Cacao uden Sukker

kan særlig anbefales

til Skibsbrug.

## Svendborg Margarinefabrik,

Jes Jensen & Søn,

anbefaler

velsmagende og holdbar Margarine,

tilkendt Guldmedalje i Antwerpen 1894.

Kontor og Lager: Raadhusstræde 4.

Telefon

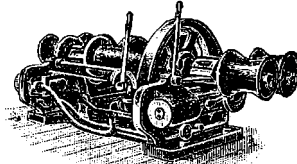
1269

## M. CLAUSEN,

KJØBENHAVN, K.

leverer

Damp-  
Kraner,  
Hejse-  
og  
Ankerspil,



Donkey-  
Kjæder.  
Donkey- og  
Ballast-  
Pumper

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

## Andersons Præserveringsfarve for Metaller

forhindrer ubetinget Rustdannelse, anbefales af det engelske Krigsministerium, Metropolitan railway Co. og mange Fabrikker i England.

Forhandlere for Danmark:

**Evers & Co.,**

12. Nybrogade.

Patent

## Universal Slippeapparatet,

der er omtalt i Søfartstidende Nr. 40, anbefales til Anbringelse i Skibsbaade. Bestillinger modtages af Opfinderen og Indehaver af Patentet

Jul. Christensen — Hjertensfyrdsgade 12 — Kjøbenhavn. K.

## Ny Carlsberg Øl

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

Bryggeriets Aftapningsanstalt: Pileallé 5.

Depot: Toldbodgade 14.

## Literatur.

Sømandskalender for 1895. Redigeret af Valborg og Thorvald Isaachsen. (For Danmark i Kommission hos Boghandler Müller, Rømersgade 19, København). Pris 30 Øre.

Denne Kalender synes at være beregnet paa de brede Lag i den skandinaviske Sømandsstand og den har uden Tvivl sin Berettigelse. En saadan Kalenders Opgave maa jo, i hvert Fald efter hvad der i saa Henseende er blevet gammel Praksis, være en dobbelt: dels at bringe Sømanden en Række nyttige Oplysninger, som han i Aarets Løb stadig kan have ved Haanden, dels at skaffe ham en gavnlig og fornøjelig Underholdning i ledige Timer. Den første af disse Opgaver synes os løst paa en særdeles heldig Maade. Kalenderen bringer en Almanak med vel ordnede og nyttige nautiske Oplysninger. Derefter følger en alfabetisk ordnet Fortegnelse over et stort Antal Havnebyer i Ind- og Udland; for hver By er anført alle saadanne Oplysninger, der kunne antages at være af Interesse for Sømanden — om Sømandskirker, Læseværelser, Sømandshjem, Konsulater, Seværdigheder, Rutebaade m. m. Tanken med denne Fortegnelse synes os fortræffelig, idet den for Sømanden vil kunne være en paalidelig Vejleder i de forskellige Havne, han besøger; men Stoffet burde vistnok i kommende Aargange omordnes noget, saaledes at der blev lagt mindre Vægt paa Beskrivelsen af Byernes Seværdigheder og mere Vægt paa Omtalen af de Institutioner (Konsulater, Sømandshjem, Foreninger, Forhyringskontorer etc.), der have særlig Interesse for Sømændene. Det følgende Afsnit gengiver i et kort Uddrag de vigtigste Bestemmelser i de tre nordiske Landes nye Søfartslove og er udarbejdet af Hr. Navigationslærer Rasch i Aalborg; det vil sikkert være til megen Gavn for Sømændene ved blandt disse at udbrede nyttigt Kendskab til de mange nye Bestemmelser i den skandinaviske Søfartslovgivning; det er med dette Maal for Øje praktisk udarbejdet og det synes at være lykkedes at faa alle de for Søfolkene væsentligste Bestemmelser medtagne.

Ikke fuldt saa heldig synes os Kalenderens Redaktion at have været ved Valget af den æstetiske Del af Stoffet. I al Almindelighed maa vi gøre den Bemærkning, at Prosaformen i en Bog som denne vistnok er at foretrække for Poesien. Vi vilde finde det rimeligt og smukt, om Bogen f. Eks. begyndte med et eller andet Digt, men hvad der gaar ud herover, tro vi forfejlet. Sandsen hos Sømanden

for saadant Stof er næppe særlig stor, og vil man udvikle den, bør man vælge mere populære og for Sømanden mere egnede Digte, end de, der findes i Kalenderen. Men, som sagt, vi tro, at Prosaen maa foretrækkes, og vi anbefale Redaktionen i kommende Aargange at lægge Vægt paa et Stof, der i højere Grad end det foreliggende søger at bringe Sømanden Udbytte af sin Fritid ved at være belærende og underholdende.

Vi anbefale varmt denne Kalender til Udbredelse blandt vore Søfolk; den vil sikkert med Tiden rette de Fejl, der klæbe ved den som ved de fleste nye Foretagender, og vil blive en nyttig Haandbog for Sømændene.

Samling af Anmeldelser til Rederiregistret. Udgiven af Registrerings- og Skibsmaalingsbureauet i København. (Hovedkommissionær: Jacob Lund, Kronprinsensgade 7, Kbhv.)

Denne Samling fremkommer ifølge en Bestemmelse i Lov om danske Skibes Registrering m. m. af 1. April 1892 og skal udgaa 4 Gange aarlig. Den giver Oplysning om samtlige danske Rederiers Indehavere, Bestyrelsesmedlemmer og bestyrende Redere samt de registreringspligtige Skibe, ethvert Rederi ejer. Ved Aarets Udgang forsynes Samlingen med et Navneregister, der indeholder en alfabetisk ordnet Fortegnelse over de Rederier, som Bekendtgørelserne angaa, med Henviisning til det Løbenummer, hvor Navnet findes. — Det foreliggende første Nummer indeholder en Fortegnelse vedrørende samtlige i Rederiregistret den 1. Januar 1894 optagne Rederier; det samtidig udkomne andet Nummer indeholder de for Januar og April Kvartaler offentliggjorte Anmeldelser til Rederiregistret; senere vil der regelmæssig udgaa et Nummer i den første Maaned af hvert Kvartal, indeholdende de for det forløbne Kvartal stedfundne Offentliggørelser. Abonnementsprisen er 1 Kr. aarlig, for indeværende Aargang dog 2 Kr. Nr. 3, indeholdende Anmeldelser i Juli—September, udkom iforgaars.

For alle, der staa i Forbindelse med Skibsfarten, vil denne Samling selvfølgelig være en Haandbog, der altid staaar tilrede med fuldstændige og paalidelige Oplysninger om de Forhold, den omhandler.

## Lodseriet i Sundet.

Da jeg skrev om ovennævnte Æmne, var det blot et Udtryk for, hvad jeg har bemærket i de mange Aar, jeg har sejlet gennem Sundet, og de faa Gange, jeg har haft Lods ombord. Andre Informationer har jeg ikke indhentet, saa jeg takker meget Hr. Lodsinspektøren for bedre Oplysninger.

Vor Tids Løsen er jo Forbedringer og Lettelser med Frihavn, Toldvæsen, Karantænevæsen og hvorfor saa ikke Lodsvæsen tillige, nemlig let Adgang til at faa dansk Lods, ikke svensk, og at Lodsens atter bringer Skibet udenfor Grundene.

Naar jeg taler om at lodse, da er det med de fremmede Skibe for Øje, af hvilke jeg haaber der maa komme mange til Frihavnen.

Hr. Lodsinspektøren mener maaske, at det er en løs henkastet Tanke at give Lodserne fri Næring, Lov til for egen Regning at lodse Skibe, og at en Skibsfører ikke er kompetent til at dømme i den Sag.

Men der findes ikke nogen, der har mere Anledning til at se forskellige Lodserier i Verden, og altsaa til at bedømme dem, end netop Skibsførerne. Man ser i Udlandet, at hvor man skal lede efter Lodser, er paa de Steder, hvor Lodseriet er undergivet Tvang eller er samlet.

Paa Kysten af England og paa Firth of Forth ligger den ene Lodsbaad ved Siden af den anden og tilbyder sin Tjeneste, langt ude tilsøs, ofte i haardt Veir. Der arbejder enten hver Lods for sig eller 2—3 i Kampagni. Det kunde vist interessere Skibsførerne at faa at vide, hvor mange Procent af de lodsede Skibe, der bringes længere end til Dragør og Helsingør.

At Lodsens ikke tør forlade et Skib, der stikker saa dybt, som der er Vand i Farvandet, er forstaaeligt nok.

Den Lodsbaad, der skulde være ved Middelgrunden, er den samme, som afgiver Lods til København; men da der er to Tilgange, en nord og en syd fra, til Københavns Havn, saa kan man ikke forlange, at samme Baad tillige skal være ved Middelgrunden.

Jeg ser intet Fejlsyn i mine Udtalelser, der kunne

refereres ganske kort derhen, at Lodserne burde være saa langt til Søs som muligt; de skulde bringe alle Skibene udenfor Grundene, altsaa til Drogdens og Lappegrundens Fyrskib, hvilket vilde være langt ude, da det er lettere at styre ud inde fra end omvendt, og en særskilt Lodsbaad skulde stationeres ved Middelgrunden.

At dette er en grund- og formaalsløs Kritik, der kan gøre Skade ved at fremsættes, indser jeg ikke uden nærmere Forklaring.

Min Mening har langt fra været at fremhæve det svenske Lodsvæsen paa det danskes Bekostning; thi Svenskerne ere ved Forholdenes Natur henviste til deres Lodsstationer nord og syd for Sundet. Det er derimod af Patriotisme, jeg tillader mig at kritisere, idet jeg ønsker, at alt »Dansk« skal være saa fuldkomment som muligt.

O. n.

## Olieprojektil til Bølgedæmpning.

Lods Julius Behrmann har, skriver »Hansa«, gjort en Opfindelse, som efter vor Formening maa kunne faa en stor praktisk Betydning. For at opnaa den fulde Virkning af Olien under stærk Søgang og samtidig Strøm og navnlig for at beskytte opankrede eller strandede Skibe mod Søens Braad, har man hidtil savnet et virksomt Apparat, der gjorde det muligt at bringe Olien til at sprede sig et længere Stykke oppe til Luvart eller imod Strømmen.

Ved Hjælp af det af von Cordes i Bremerhaven opfundne Projektil, er man vel i Stand til at udskyde et Kvantum Olie en vis Afstand, omtrent 100 Meter, op imod Vind eller Strøm; men da Patronens hele Indhold ved Anslaget mod Vandet paa én Gang fordeler sig, driver Oliehinden hurtigt bort med Strømmen, saa at den beroligende Virkning kun bliver momentan.

Anderledes forholder det sig med Behrmann's Projektil, der i Form ligner en Patron, og som ved en Morter kan skydes ud i Vandet til den ønskede Afstand. Projektilet bestaar i Hovedsagen af en cylindrisk Beholder, der er bestemt til Optagelse af Olien og fortil har en Paaaflydningsaabning. I tom Tilstand vejer Hylstret c. 2 Kilogram og det kan rumme c. 1 Kilogram Olie.

I Længderetning gennem Beholderens Midte gaar der en Ventilstang, som i den bagerste Del vandrer gennem en olietæt Pakning, og som med sin ydre Ende er fæstet til en af Korkringe bestaaende Flyder, der trykkes ud efter ved en stærk Fjeder. Inde i Hylstret staar Ventilstangen i Forbindelse med to Sæt Ventiler, der henholdsvis tillade Oliens Udtræden og Vandets Indtræden. Ventilerne bestaa af vægtstangsformede, til Stangen befæstede Stifter, der sidde i Aabninger paa Beholderen, omsluttede af Kalk og overstrøgne med Gibs, som til en vis Grad danner en hærdet Masse, og som fuldstændig tillukker Aabningerne.

Ved Skuddets Affyring bliver paa Grund af Stødet den mellem Flyderen og Patronen siddende Fjeder sammentrykket og Ventilstifterne revne ud af Aabningerne. Til Forhindring af en ufrivillig Udløsen af Ventilerne, kan Stangen fastholdes ved en Kile, der borttages før Indbringelsen af Projektilet i Kanonen.

Hensigten med Flyderen er at holde Projektilet i en oprejst Stilling, naar det er sunket tilbunds, saa at Vandet kan trænge ind gennem de nedre Ventiler og Olien draabevis undvige gennem de øvre Aabninger. Flyderens Indretning er paa samme Tid saaledes, at den beskytter Ventil-aabningerne mod Indtrængen af Urenheder, hvilket fornemmelig er af Vigtighed ved Mudderbund.

Projektilet kan forfærdiges i en hvilken som helst Størrelse, saa at det kan afpasses til enhver Mortér.

Særlige til Øjemedet tjenende Kanoner, der kunne udskyde Projektilet til en Afstand af 250 Meter, kunne ogsaa erholdes.

Forsøg, der ere blevne anstillede med Apparatet saa

vel paa Elben som i Bremerhaven, have givet fuldt tilfredsstillende Resultater. Brugen deraf i rum Sø eller fra Skibe i Bevægelse er naturligvis udelukket, da Projektilet er konstrueret saaledes, at det synker tilbunds, men ikke desto mindre aabner der sig et stort Felt for Opfindelsen.

Den vil nemlig kunne blive af stor Betydning for Redningsstationerne, naar Baadene skulle gaa ud imod Vind og Sø, samt ogsaa for Fyrskibe og opankrede eller strandede Skibe.

Naar et Skib er kommet paa en Lægervol, saa vil det ved Hjælp af Projektilet være i Stand til at ankre og til at ligge forholdsvis sikkert. Da Olieindholdet kun flyder draabevis ud og stiger op efter for at brede sig ud paa Overfladen, saa vedvarer den beroligende Virkning mindst en Time. Det vil altsaa ved Udskydning af et indskrænket Antal Projektiler blive muligt at ride en Storm af tilankers.

Dertil kommer, hvad ogsaa maa tages i Betragtning, at Udgiften knap er værd at tale om. Projektilet er ganske vist gaaet tabt efter Brugen; men det lader sig forfærdige saa billigt, at Omkostningerne kun bliver meget ringe.

Vi skulle til Slut kun gentage, hvad vi allerede en Gang have fremført, at Opfindelsen forekommer os overordentlig praktisk.

Hr. Behrmann har allerede erhvervet engelsk Patent paa sin Opfindelse, og den er anmeldt til Udtagelse af Eneret i Tyskland.

## Middlesbro on Tees.

### Reduktion i Dokudgifterne.

Skibsmæglerne H. Casper & Co. i Middlesbro skrive til »Norges Sjøfartstidende:

I »Sjøfartstidende« for 25de f. M. bemærke vi Meddelelsen om Reduktionen i Dokudgifterne\*). Denne Meddelelse er ikke aldeles klar; navnlig naar det paaberaabes, at grundet paa denne Reduktion i Dokudgifterne »maa vel Middlesbro anses som en af de billigste Havne paa den engelske Kyst«, vil den give Anledning til Misforstaaelse fra Skibsrederes og andres Side, som er ubekendte med de virkelige Forhold, da det synes som om disse 4 d. ere alle Udgifterne hersteds, hvorfor det ganske rigtigt er nødvendigt at give nærmere Oplysninger om dette.

Tidligere betaltes i Dokafgift 6 d. pr. Reg. Ton for indgaaende med Last og 2 d. pr. Ton for udgaaende med Last, hvilket nu er nedsat til 4 d. ialt; men hertil kommer dog River Tees Havnepenge 3 d. pr. Ton, Havnefyrrpenge 1 d. pr. Ton for indgaaende med Last og Havnepenge 3 d. for udgaaende med Last samt  $\frac{1}{4}$  d. Bøjepenge, ialt  $7\frac{1}{4}$  d. ÷ 15 pCt. Rabat.

Da Dokken er privat Ejendom betales kun Afgift for denne, naar den benyttes enten for Losning eller Lastning, i sidste Tilfælde med 2 d. pr. Reg. Ton.

Vi har, skriver Firmaet, interesseret os meget for denne Sag og bidraget vort til det opnaaede Resultat saavel som andre Reduktioner vedrørende mindre Skibe, som er i Farten paa Island og Færøerne; disse indtager nemlig ofte smaa Partier af Last i Dokken, hvorfor Dok-Kompagniet havde forhøjet Taksten til 6. d. pr. Ton, hvilken ved vor Indflydelse blev nedsat til 2 d. samt en Reduktion af 1 d. pr. Ton for Dampskibe, som kun indtager Bunkerkul i Dokken uden Last.

\*) Se »Dansk Søfartstidende« Nr. 53, Side 460.

## Fra Kjøbenhavns Frihavn.

Under denne Overskrift vil blive offentliggjort samtlige for Kjøbenhavns Frihavn udkommende Reglementer, Bestemmelser, Takster m. m. Den Del af Bladet, som indeholder disse, vil blive trykt for sig paa to eller eventuelt flere Sider ad Gangen, saa at vore Læsere, ved Udklipning af disse, ville erholde en fuldstændig Samling af de for Frihavnen gældende Bestemmelser. Vi anbefale Redere, Skibsførere, Mæglere, Handlende og alle, der kunne vente at faa Forretninger i Frihavnen, at opbevare denne Samling til eventuelt Brug.

*Red.*

### Reglement for Driften af Kjøbennavns Frihavn.

#### Almindelige Bestemmelser.

§ 1. Alt i Frihavnen udenfor de udlejede Arenaler og Lokaler forefaldende Arbejde — herunder Transport — med Hensyn til derværende Varer er det forbeholdt Kjøbenhavns-Frihavns-Aktieselskab at lade udføre ved sine Funktionærer og Arbejdere, og Selskabet kan derfor formene andre uden dets Samtykke at udføre saadant Arbejde. Samtykke fra Selskabet kræves dog ikke til Udførelse af Transport — Paa- og Aflæsning ikke indbefattet — over Frihavns Terrain ved Haandkraft eller paa almindelige Vogne eller lignende eller for et i Frihavnen henliggende Fartøjs Besætning til Udførelse af de Fartøjet paahvilende Arbejder.

§ 2. For de Arbejder, der ske ved Foranstaltning af Selskabet, samt for enhver Oplægning af Varer i Selskabets Skure eller Pakhuse eller paa sammes aabne Pladser vil der af vedkommende være at erlægge Betaling i Overensstemmelse med den af Ministeriet udfærdigede Tarif. I bemeldte Tarif indeholdes ogsaa Normer for Udleje paa sædvanlig Tid eller med sædvanlig Opsigelsesfrist af aabne Pladser i Frihavnen og af Lokaler sammesteds, medens andre Lejemaal, herunder Udleje af Grunde til Fabrik anlæg, fastsættes ved særlig med Selskabet afsluttet og af Ministeriet approberet Overenskomst.

§ 3. For enhver Vare, ved hvilken Arbejder (herunder Transport) ønskes foretagne af Selskabet, skal der til Selskabet af den, som har Raadighed over Varen, foruden øvrige nødvendige Dokumenter som Fragtbreve etc., indgives dels en Fortegnelse indeholdende Angivelse af Varens Art, dens Vægt eller Maal, Mærke, Stykketal og Bestemmelsessted, dels en Angivelse af, hvad der forlanges foretaget ved Varen, og om denne ønskes forsikret af Selskabet og da for hvilken Sum og mod hvilken Fare, jvfr. § 6. Disse Dokumenter blive at forsyne med Underskrift af Ordregiveren eller af den, der er opgivet for Selskabet som berettiget til at underskrive for ham. Skemaer til Dokumenterne skulle mod Betaling udleveres paa Selskabets Kontor.

§ 4. Naar Selskabet efter anstillet passende Undersøgelse ikke har fundet Anledning til at nægte at udføre Ordren og derhos har erholdt overleveret de nysnævnte Dokumenter, for hvis Modtagelse der kan forlanges meddelt Tilstaaelse, er Selskabet forpligtet til at udføre Ordren saa vidt og saa hurtigt ske kan.

§ 5. For den Jærnbaneltransport, der besørgeres af Selskabet, gælde de for Befordring af Gods paa Statsbanerne til enhver Tid givne Forskrifter — heri ikke indbefattet Tarifierings- og Takstbestemmelser — dog med saadanne Modifikationer, der maatte flyde af Forholdenes forskellige Beskaffenhed. For anden Transport, der besørgeres af Selskabet, finde Lovgivningens almindelige Regler om Transportvirksomhed til Lands eller til Søs Anvendelse. For Oplægning af Varer hos Selskabet gælde de nedenfor i §§ 15—25 indeholdte Bestemmelser.

§ 6. Selskabet besørger paa Begæring saavidt muligt paagældende Varer forsikrede mod Brandskade eller anden Skade (§ 3) hos Forsikringsselskaber, hvis Navne til enhver Tid kunne erholdes opgivne paa Selskabets Kontor. Frihavns-

Aktieselskabet er ikke forpligtet til at tegne en Brandforsikring paa et mindre Tidsrum end 3 Maaneder. Frihavns-Aktieselskabet hæfter ikke for det Tab, der opstaar ved et Forsikringsselskabs svigtende Betalingssevne, men saadant Tab fordeles mellem samtlige i Skaden interesserede i Forhold til deres Andele i det samlede Beløb af den fastsatte Erstatningssum. Den, som begærer sin Vare forsikret ved Foranstaltning af Frihavns-Aktieselskabet, bemyndiger derved Selskabet til med Retsvirkning for sig at fastsætte Forsikringsbetingelserne og til eventuelt at træffe alle fornødne Afgørelser med andre skadelidte og med Forsikringsselskaberne. Forsikringen skal anses for berigtiget, saasnart Selskabet skriftlig har meddelt Ordregiveren, at den er i Orden. Forhøjelse af Forsikringssummen sker kun efter derom til Selskabet indgiven Begæring.

§ 7. Hvor intet andet er bestemt i nærværende Reglement, kan Selskabet forlange Betaling forud for de Ydelser, samme præsterer. Særlig bemærkes, at naar Selskabet i Henhold til fornøden Bemyndigelse fra vedkommende anlægger en Proces i Anledning af Mellemværender vedrørende de Varer, der have passeret Frihavnen, er det herrettiget til at forlange det fornødne Beløb til Bestridelse af Procesudgifterne deponeret hos sig.

§ 8. Selskabet er berettiget til at give de fornødne Forskrifter for Færdselen i Frihavnen og for Adgang til dens Bygninger m. v. samt til at træffe Foranstaltninger til Overholdelse af disse Forskrifter.

§ 9. Selskabet skal føre anordningsmæssige Købmandsbøger over sine Forretninger (jvfr. særlig § 12).

§ 10. Selskabet skal forbyde samtlige sine Embedsmænd, Funktionærer og Arbejdere under en hvilken som helst Form at modtage Foræringer eller Drikkepenge i Anledning af Udførelsen af den dem i Frihavnen paahvilende Gerning og vaage over dette Forbuds Overholdelse.

### Om Udleje af Lokaler til Handels- og Industrivirksomhed og af Pladser til Handelsvirksomhed.

§ 11. Lejekontrakter om Lokaler og Pladser til Anvendelse i de ovenangivne Øjemed udfærdiges paa Grundlag af de vedføjede Formularer.

§ 12. Lejerne ere pligtige til at føre købmandsmæssige Lagerbøger over deres i Frihavnen beroende Varer.

De Lejere af Lokaler til Detailudsalg eller Industrivirksomhed, som ved Lejemaalet ere blevne undergivne særlige Indskrænkninger i deres Forretningsdrift i Frihavnen i Henseende til Forretningens Genstand eller Afsætningsveje, ere derhos pligtige til at iagttage de Kontrollforskrifter, Selskabet maatte bestemme for at kunne paase Indskrænkningernes Overholdelse. Særlig bemærkes, at Detailhandlere kun maa afhænde de Varer, som det alene er dem tilladt at sælge til Skibsforsyning, mod en skriftlig Bestilling fra vedkommende Reder eller dennes Fuldmægtig; Bestillingen, hvorpaa der skal tegnes Tilstaaelse for Vares Modtagelse, skal opbevares ved Detailhandlerens Bøger.

Lejerne kunne lade Arbejder udføre i de lejede Lokaler eller paa de lejede Pladser ved dertil af dem antagne Folk, som til Legitimation erholde Skilte udleverede af Selskabet. Ethvert Skilt tilbageleveres af Lejeren, naar den paagældende ikke længer skal arbejde for ham i Frihavnen.

§ 13. Fremleje af Lokaler og Pladser eller af Dele af dem maa ikke finde Sted uden Selskabets skriftlige Tilladelse.

§ 14. Lejerne ere forpligtede til i deres Bedrifter i Frihavnen ikke at benytte anden Belysning eller mekanisk Bevægkraft end den, der mod tarifmæssig Betaling leveres af Selskabet.

### Om Oplægning af Varer hos Selskabet.

§ 15. Selskabet kan nægte at modtage Varer til Oplægning, naar der hertil findes skellig Grund.

§ 16. Selskabet er berettiget til ved Eftervejning at paase Rigtigheden af enhver Angivelse af de oplagte Varers Vægt. Saafremt da Vægten er for lavt angiven, beregnes Afgifterne

til Selskabet efter Varens rigtige Vægt, ligesom paagældende da maa erlægge de ved Eftervejningen m. v. forarsagede yderligere Udgifter.

Selskabet er ligeledes berettiget til at aabne Kolli for at undersøge, om Indholdet er rigtig angivet. Er da Indholdsangivelsen rigtig, hæfter Selskabet for den ved Aabningen foranledigede Skade; i modsat Fald er denne Skade Selskabet uvedkommende, hvorhos vedkommende i saa Fald hæfter for de af den urigtige Angivelse flydende Udgifter.

§ 17. For de oplagte Varer skal Selskabet paa Begæring af rette vedkommende og mod Indbetaling til det af den paa budte Stempeltakst, Beløb udstede enten Oplagsbeviser og Garantibeviser i Henhold til Lov Nr. 34 af 30te Marts 1894 eller Modtagelsesbeviser; disse Beviser udfærdiges i Overensstemmelse med de vedføjede Formularer.

§ 18. Paa Forlangende skal Selskabet paa de af samme udstedte Oplags- og Garantibeviser anføre Størrelsen af de paa Varerne til paagældende Tidspunkt efter Selskabets Bøger hvilende Omkostninger.

§ 19. Naar der for et Parti Varer er udstedt et Oplagsbevis og et Garantibevis, kan der senere mod Tilbagelevering af Beviserne i behørig kvitteret Stand og Erlæggelse af en Kendelse af 50 Øre forlanges udstedt nye Beviser.

Naar der for et Parti Varer, der er optaget paa et Oplagsbevis med tilhørende Garantibevis, senere ønskes udstedt Oplagsbeviser med tilhørende Garantibeviser paa Dele af Partiet, kan dette ligeledes ske mod en Kendelse af 50 Øre for hvert nyt Oplagsbevis og Garantibevis under Forudsætning af, at de tidligere udstedte Beviser tilbageleveres i behørig kvitteret Stand.

§ 20. Selskabet er berettiget til af egen Drift for vedkommendes Regning at foretage Arbejder, der sigte til at bevare de oplagte Varer.

§ 21. Udlevering af de oplagte Varer sker, naar der for disse er udstedt Oplagsbevis og Garantibevis, efter de Regler, der ere indeholdte i fornævnte Lov Nr. 34 af 30te Marts 1894. Naar der er udstedt Modtagelsesbevis, sker Udleveringen mod Tilbagelevering af dette Bevis i kvitteret Stand eller i Henhold til en efter vedføjede Formularer affattet Udleveringsseddel fra Oplæggeren eller fra den, der bevislig er indtraadt i hans Sted. Prøver af de oplagte Varer kunne i Tilfælde af, at der for disse er udstedt Oplagsbevis, alene udleveres mod Afskrivning paa dette Bevis, og, naar der tillige er udstedt Garantibevis, kun saafremt der i dette Bevis er taget fornødent Forbehold i saa Henseende.

§ 22. Oplæggeren hæfter personlig for de paaløbende Oplagsudgifter. De Renter, der mulig indvindes af det i Lov Nr. 34 af 30te Marts 1894 § 8 ommeldte, hos Selskabet deponeerede Beløb, tilfalde Selskabet. Selskabet er pligtig til paa Forlangende at gøre Afregning for sit Tilgodehavende i Anledning af de oplagte Varer.

§ 23. Selskabet skal holde detailleret Bogføring over alle hos det foretagne Oplæg; særlig skal Selskabet indrette Folier for de af samme udstedte Oplags- og Garantibeviser, paa hvilke Folier Bevisernes Tekst, Ord til andet, indføres tillige med senere efter Udstedelsen i Henhold til oftnævnte Lovs § 7 skete Paategninger.

§ 24. Hvis Selskabets Tilgodehavende for Oplægning, Transport, Bevaring eller Forsikring af de oplagte Varer over stiger tre Fjerdedele af den Værdi, hvortil af Sø- og Handelsretten udnævnte sagkyndige Mænd ansatte Varerne, eller hvis Varerne eller en Del af dem efter saadanne sagkyndige Mænds Skøn trues med Fordærv, er Selskabet berettiget til at lade Varerne bortsælge helt eller delvis 8 Dage efter, at det ved en tre Gange gentagen Bekendtgørelse i Berlingske Tidende og eventuelt ved Opslag paa Kjøbenhavns Børs samt ved anbefalet Brev til den berettigede, for saa vidt dennes Bolig eller Forretningslokaler ere Selskabet bekendte, er kundgjort, at Salg vil ske med 8 Dages Varsel, regnet fra den sidste Bekendtgørelse i Berlingske Tidende. Bliver der noget tilovers, efter at de derpaa hvilende Krav ere dækkede, udbetaler Selskabet dette til den berettigede. Hvad der ikke af den paagældende er krævet inden 10 Aar, efter at Salget er sket, tilfalder Selskabet.

§ 25. Selskabets Ansvar for de hos samme oplagte Varer er bestemt ved Lov Nr. 34 af 30te Marts 1894, for saa vidt Oplags- og Garantibeviser ere udstedte for Varerne.

Naar Selskabet kun har udstedt Modtagelsesbevis for Varerne, bestemmes dets Ansvar for disses Opbevaring og Udlevering efter Lovgivningens almindelige Regler om Forvaring. Er Ansvar paadraget, bortfalder dette i hvert Tilfælde, naar paagældende Skade er en saadan, at den kan opdaages ved sædvanlig Undersøgelse, og Modtageren af Varerne ikke, før de bringes bort, lader den fastslaa ved Selskabets Personale eller ved lovligt Syn.

Nærværende Reglement er gældende indtil videre.

Ministeriet for offentlige Arbejder, den 19de Oktober 1894.

#### Bilag.

#### Formular til Lejekontrakt.

Imellem Kjøbenhavns Frihavns-Aktieselskab som Udlejer og Hr. . . . . som Lejer er der under Dags Dato afsluttet følgende Lejekontrakt.

§ 1. Frihavns-Aktieselskabet udlejer til Hr. . . . . følgende i . . . . . beliggende Lokaler, nemlig: . . . . .

§ 2. Lejemaalet vedvarer, indtil det med . . . . . Varsel opsiges fra en af Siderne til Ophør den . . . . .

§ 3. Lejesummen . . . . ., heri indbefattet Renholdelse og Belysning af Korridorer, Trapper og til det fælles Afbenyttelse staaende Retirader —, er fastsat til . . . . . Kr., skriver . . . . .

§ 4. Lejesummen betales . . . . . forud med . . . . . Kr.

§ 5. Lejeren maa i de lejede Lokaler ikke modtage Varer til Oplægning for andre uden Frihavns-Aktieselskabets Samtykke.

Det er forbudt Lejeren uden Selskabets skriftlige Tilladelse i de lejede Lokaler at oplægge saadanne Varer, som paa Grund af deres Beskaffenhed kunne have skadelig Indflydelse paa andre Varer, der ere oplagte i tilstødende Lokaler, ligesom Lejeren ikke maa overskride den af Selskabet bestemte højeste Belastning af Gulvfladen Saafremt disse Forskrifter ikke overholdes, hæfter Lejeren for enhver deraf flydende Skade, foruden at der vil kunne gaas frem mod ham efter Bestemmelserne i nedenstaaende § 8.

§ 6. Saadanne Foranstaltninger, som gøres nødvendige i Anledning af Lokalernes Reparation og Vedligeholdelse, er Lejeren pligtig at finde sig i uden Erstatning. Ved Lejemalets Ophør erstatter Lejeren saadan Forringelse af det lejede, som ikke er en Følge af Ælde og forsvarlig Brug.

§ 7. Saafremt de lejede Lokaler ønskes opvarmede ved Frihavns-Aktieselskabets Foranstaltning, betales der herfor efter Overenskomst.

§ 8. Lejeren er pligtig til uden videre Varsel eller Opsigelse at fraflytte og ryddeliggøre det lejede, naar Lejesummen ikke nøjagtig erlægges til de ovenfor bestemte Forfaldstider, eller naar han i noget andet Punkt misligholder denne Kontrakt, hvorhos han i saa Fald er pligtig til paa Anfordring skadesløst at betale Lejen indtil det Tidspunkt, hvortil lovlig Opsigelse i Medhold af denne Kontrakt kunde ske fra hans Side. Frihavns-Aktieselskabet er derhos berettiget til at raade over Lokalerne i enhver Henseende, uden at Lejeren derfor skal have noget Krav paa dette.

Samme Regler ere anvendelige, naar Lejeren overtræder de for Frihavnen gældende Anordninger og Reglementer eller Toldlovgivningen.

§ 9. I Søgmaalstilfælde er Lejeren pligtig til at møde for Kjøbenhavns Forligskommission og den kongelige Lands-over-samt Hof- og Stadsret efter Kald og Varsel som til indenbys Mand, uden Hensyn til hvor han bor eller opholder sig.

§ 10. Stemplet til denne Kontrakt, som Frihavns-Aktieselskabet beholder, medens Lejeren erholder en Genpart af samme, betales af sidstnævnte.

#### Bilag.

#### Formular til Lejekontrakt.

Imellem Kjøbenhavns Frihavns-Aktieselskab som Udlejer og Hr. . . . . som Lejer er der under Dags Dato afsluttet følgende Lejekontrakt.

§ 1. Frihavns Aktieselskabet udlejer til Hr. . . . . følgende i . . . . . beliggende Plads, nemlig: . . . . .

§ 2. Lejemaalet vedvarer, indtil det med . . . . . Varsel opsiges fra en af Siderne til Ophør den . . . . .

§ 3. Lejesummen . . . . . er fastsat til . . . . . Kr., skriver . . . . .

§ 4. Lejesummen betales . . . . . forud med . . . . . Kr.

§ 5. Lejeren maa ikke modtage Varer til Oplægning for andre uden Frihavns-Aktieselskabets Samtykke.

Det er forbudt Lejeren uden Selskabets skriftlige Tilladelse at oplægge saadanne Varer, som paa Grund af deres Beskaffenhed kunne have skadelig Indflydelse paa andre Varer, der ere oplagte paa tilstødende Pladser. Saafremt denne Forskrift ikke overholdes, hæfter Lejeren for enhver deraf flydende Skade, foruden at der vil kunne gaas frem mod ham efter Bestemmelserne i nedenstaaende § 7.

§ 6. Lejeren maa selv besørge den fornødne Indhegning af Pladsen.

§ 7. Lejeren er pligtig til uden videre Varsel eller Opsigelse at fraflytte og ryddeliggøre det lejede, naar Lejesummen ikke nøjagtig erlægges til de ovenfor bestemte Forfaldstider, eller naar han i noget andet Punkt misligholder denne Kontrakt, hvorhos han i saa Fald er pligtig til paa Anfordring skadesløst at betale Lejen indtil det Tidspunkt, hvortil lovlig Opsigelse i Medhold af denne Kontrakt kunde ske fra hans Side. Frihavns-Aktieselskabet er derhos berettiget til at raade over Pladserne i enhver Henseende, uden at Lejeren derfor skal have noget Krav paa dette.

Samme Regler ere anvendelige, naar Lejeren overtræder de for Frihavnen gældende Anordninger og Reglementer eller Toldlovgivningen.

§ 8. I Søgmaalstilfælde er Lejeren pligtig til at møde for Kjøbenhavns Forligskommission og den kongelige Lands-over-samt Hof- og Stadsret efter Kald og Varsel som til indenbys Mand, uden Hensyn til hvor han bor eller opholder sig.

§ 9. Stemplet til denne Kontrakt, som Frihavns-Aktieselskabet beholder, medens Lejeren erholder en Genpart af samme, betales af sidstnævnte.

## Konsulatafgifterne for Sejlskibe.

Fra et stort Antal Repræsentanter for den danske Sejlskibsfart er i disse Dage til Regeringen og Rigsdagen indsendt 3 Andragender om en Nedsættelse af den ved Loven af 14. April 1893 de danske Sejlskibe paalagte Konsulatafgift. Det ene er indsendt af Fanø Skibsrederforening og lyder saaledes:

Til

den høje Regering og Rigsdag!

Undertegnede Repræsentanter for dansk Sejlskibsrederi tillade os herved allerærbødigst at andrage hos den høje Regering og Rigsdag om, at den ved Loven om Konsulatsvæsenet af 14. April 1893, § 2, de større danske Sejlskibe paalagte, betydelig forhøjede Konsulatsafgift maa blive reduceret i det mindste til det Beløb, som nævnte Skibe gennemsnitligt tidligere have betalt, og til Støtte for dette vort Andragende skulle vi tillade os at anføre følgende:

I vore Dage slutte Repræsentanter for Danmarks vigtigste Næringsveje, f. Eks. Landbrug, Handel samt Industri og Haandværk, sig sammen i store Foreninger, for ved fælles Optræden og enigt Samarbejde at virke for disse Næringsvejes økonomiske Udvikling og Fremgang, idet man — til dette Formaalets Fremme — i større eller mindre Grad paakalder Statens Hjælp, dels ved Ophævelse af trykkende Byrder og Afgifter, dels ved saavel direkte som indirekte Støtte fra Statskassens Side.

En saadan samlet Optræden er Sejlskibsrederiet afskaaren fra, da de færende Sømænd færdes langt borte fra Fædrelandet og derfor ikke kunne gribe aktivt ind i Samfundsforholdenes Udvikling, medens de hjemmевærende Skibsredere og Sømænd bo saa spredte ved vore udstrakte Kyster og paa vore mange Smaaøer. Af de nævnte Aarsaager have Vælgere, hvis Interesser ere knyttede til Søen, ingen Udsigt til nogen Sinde at faa en Repræsentant paa Tinge, som med fornøden Sagkundskab og Interesse kunde tale Sømandsstandens Sag.

Vi ere derfor henviste til gennem Andragender at fremkomme med, hvad der ligger os paa Hjerte. Vi have saaledes tidligere udførlig paavist, at, medens man i andre Lande baade direkte og indirekte paa forskellige Maader støtter saavel Skibsbyggeriet og Skibsfarten, følger den danske Stat en anden Fremgangsmaade, idet den ved en høj Told baade paa Skibe og Skibsbygningsmaterialier hæmmer disse Næringsvejes Udvikling og Fremgang og gør det vanskeligt for de danske Handelsskibe at optage Konkurrencen med andre Nationers Skibe.

Endvidere trues Søfarten ved den foreslaaede Lov om den personlige Kommuneskat, ved hvis eventuelle Vedtagelse Aktionærerne i de mange smaa Sejlskibsaktieselskaber ville, naar disse give noget Udbytte, blive dobbelt beskattede, endskønt de drive deres Næringsvej langt borte fra Fædrelandets Enemærker og næppe paafører Kommunerne nogensomhelst Udgift.

Endelig er den Næringsvej, der fra Arilds Tid har været »de danskes Vej til Ros og Magt«, gennem den ny Konsulatsafgift bleven belastet med en ny Byrde, der alene for Fanøs Vedkommende medfører en aarlig Udgift af mindst 13,000 Kroner. Aarsagen til, at man ikke i rette Tid, medens Konsulatsloven var til Behandling i Rigsdagen, fremkom med de Grunde, Sejlskibsrederierne have at fremsætte mod den betydelige Forhøjelse af Konsulatsgebyrerne, som Sejlskibe i Langfarten eller den oversøiske Fart nu maa udrede efter den 1. Januar d. A., var — som foran bemærket —, at Sømandsstanden savnede en Repræsentant i Rigsdagen, og at man først rigtig blev opmærksom paa Sagen, da Konsulatsloven var vedtagen af Rigsdagen. Af Hensyn til, at Loven nylig er traadt i Kraft, vilde vi ikke have ansøgt om Ændring i samme, dersom ikke Søfarten, naar undtages Aarene

1889—91, i en Række af Aar har befunden og særlig nu befinder sig i Nødstand, saa at Skibene have meget ondt ved at tjene til Assurancepræmierne og Renter af Aktiekapitalen; at tjene til Afdrag i denne paa Grund af Skibenes Forringelse er for Tiden meget vanskeligt; om Udbytte er der ikke Tale. Under saa fortvivlede Forhold er det rimeligt, at Sejlskibsrederne begynde at undersøge, om der ikke skulde være Byrder, der kunne lettes, hvis Sejlskibsrederiet, der dog baade direkte og indirekte har en meget stor Betydning for vort Fædreland, ikke skal blive ødelagt.

Medens Konsulatsafgiften i oversøisk Fart, naar Skibene i Løbet af et Aar anløb et et Par Havne, tidligere kun beløb sig til 12 Øre pr. Ton aarlig, vil den samme Afgift nu i Følge den ny Lov andrage 34 Øre pr. Ton; den er altsaa bleven næsten tre Gange saa høj som forhen, og denne Forhøjelse er det, de danske Sejlskibsrederier finde uretfærdig og umotiveret. For Skibe, der gaa i fast Fart og mange Gange aarlig anløbe en Havn, er den ny Lov fordelagtig; men for den oversøiske Fart lægger den, særlig under de nuværende, for Sejlskibsfarten trange Tider, en tung Byrde paa denne, hvilken Byrde den har ondt ved at bære.

Vi tillade os derfor at haabe, at de høje Lovgivningsmagter ville, trods det, at Konsulatsloven nylig er traadt i Virksomhed, tage Hensyn til dette vort allerærbødigste Andragende og ved et Tillæg til nævnte Lovs § 2 nedsætte Afgiften for Skibe i Langfarten.

*Nordby paa Fanø den 24. August 1894.*

I Bestyrelsen for Fanø Skibsrederforening:

**P. N. Winther.**

Formand

**C. H. Nielsen.**

Næstformand

**J. P. Clausen. Jg. N. Hansen. Holger Poulsen.**

**J. H. Svarrer. L. Nic. Sørensen.**

Dette Andragende har fra Nordby faaet 46 Underskrifter, fra Sønderho 42, fra Fredericia 5, fra Vejle By og Omegn 41, fra Aalborg og Nøre-Sundby 12 og fra Kolding 22.

Fra Marstal Skipperforening er dernæst indsendt et Andragende, der i det væsentlige slutter sig til ovenstaaende; det lyder saaledes:

Til

den høje Regering og Rigsdag!

Undertegnede Skibsredere og Skibsførere kunne — undtagen i et enkelt Punkt — helt ud slutte os til det Andragende om Nedsættelse i Konsulatafgiften, som af Fanø Skibsrederforening er indsendt til den høje Regering og Rigsdag, og ville vi tillade os at fremføre dette enkelte Punkt. Naar der i Andragendet fra Fanø fremføres, at det kun er Sejlskibe i oversøisk Fart, der ved Lov af 14de April 1893 have faaet forøgede Konsulatafgifter, da tillade vi os paa det bestemteste at fremhæve, at ogsaa for Skibe i Fart paa Nord- og Østersøen o. s. v. ere nævnte Afgifter stegne til gennemsnitlig det dobbelte af, hvad de vare før 1ste Januar d. A.

Vil tillade os derfor at haabe, at de høje Lovgivningsmagter ikke alene ved en eventuel Nedsættelse af nævnte Afgift vil lade denne højest ønskelige Lettelse komme Skibe i Langfarten til Gode, men ogsaa lade den blive de øvrige Sejlskibe til Del.

*Marstal, den 28. September 1894.*

I Bestyrelsen for Marstal Skipperforening:

**T. Tønnesen.**

Formand

**R. J. Albertsen.**

**P. Knudsen.**

**J. H. Petersen.**

Dette Andragende har faaet 120 Underskrifter fra Marstal.

Endelig er fra Svendborg indsendt følgende Andragende:

Til  
den høje Regering og Rigsdag:

Som Følge af de herskende daarlige Tider for Søfarten i sin Helhed og den skarpe Konkurrence, Sejlskibene have at udholde overfor Dampskibene, befinde Sejlskibsrederne sig i en meget trykket Stilling og maa søge Beparelser i alle Retninger, naar de ikke aldeles skulle gaa til Grunde. Undertegnede Skibsførere og Skibsrederne tillade sig derfor i al Ærbødighed at andrage den høje Regering og Rigsdag om en Nedsættelse af den ved Loven om Konsulatsvæsenet af 14. April 1893 § 2 betydelig forøgede Konsulatafgift for Sejlskibe, og tillade os at støtte vort Andragende yderligere ved følgende:

Det er noksom bekendt, hvilken stor Betydning Sejlskibsrederi og Skibsbyggeri har for flere af Landets Provindsbyer, saasom Svendborg med omliggende Øer, Marstal og Fanø, idet denne Virksomhed i høj Grad forøger Om sætningen, giver Beskæftigelse for alle Næringsdrivende og giver Livsophold for den største Del af Danmarks Sømandsstand.

De daarlige Fragter, den skarpe Konkurrence, de stadig voksende Byrder, der paalægges Sejlskibene, medens Dampskibene lettes, truer med at standse alt Sejlskibsrederi og Skibsbyggeri og derved foraarsage mange Borgeres, ja hele Byers Ruin. Vi tillade os derfor at formene, at Billighed taler for, at den høje Regering og Rigsdag tager lidt Hensyn til Sejlskibsfarten og søger at lette denne vigtige Næringsvej istedetfor at trykke den ved nye Byrder og Paalæg, som ved Konsulatloven § 2.

At den nye Konsulatafgift er en forøget Byrde paa Sejlskibene, fremgaar tydeligt af, at medens Sejlskibe aff. Eks. 128 Register tidligere under heldig Fart paa Nord- og Østersøen aarlig betalte **35 Kr. 20 Øre**, maa de nu betale **43 Kr. 52 Øre** i Konsulatafgift. — I oversøisk Fart, hvor et Sejlskib kun kommer til fremmed Havn faa Gange om Aaret, i Farten paa vore nordlige Kolonier, hvor et Sejlskib kun en enkelt Gang aarlig kan anløbe en fremmed Havn for Ordre eller tvinges derind af Storm og Modvind, og for de af vore Sejlskibe, der af Hensyn til Alderen kun sejle et Par Maaneder af hvert Halvaar, stiller Forholdet sig endnu værre, idet disse Skibe nu maa betale den tidligere Konsulatafgift flerdobbelt.

Vi formode, at det har været den høje Regerings og Rigsdags Hensigt at lette Skibsfarten i sin Helhed ved Udstedelsen af den nye Konsulatlov, saameget mere, som Staten jo er villig til at yde et Tilskud af 180,000 Kr. til Konsulatvæsenets Ordning; men denne Hensigt er ikke blevet naaet, thi kun for Dampskibe er Konsulatloven bleven til en betydelig Lettelse, medens den for Sejlskibene er bleven til en forøget Byrde.

Den egentlige Sømandsstand og Sejlskibsrederne have ingen Repræsentant, der kan tale deres Sag paa Thinge, og de faa Mænd i Rigsdagen, der have lidt Kendskab til og Interesse for Søvæsenet, synes efter vor Formening kun at have de store Dampskibsrederiers Tarv for Øje og lade alle Sejlskibsrederier ude af Betragtning.

I Tillid til den høje Regerings og Rigsdags Vilje til at virke for hele Samfundets Vel, have vi derfor tilladt os at fremkomme med dette vort Andragende, og haabe, at de høje Lovgivningsmagter ved et Tillæg til Konsulatlovens § 2 vil nedsætte Konsulatafgiften for alle Sejlskibe.

Svendborg i Oktober 1894.

Vi skulle komme nærmere tilbage til disse Andragender, der utvivlsomt er Udtryk for et i vor Sejlskibsverden stærkt udbredt og, som det synes os, berettiget Ønske.

## Fra Sø og Land.

Dødsfald. Skibsreder Peder Clausen Svarrer af Nordby paa Fanø er den 20de ds. afgaaet ved Døden, kun 53 Aar gammel. Den afdøde var i sine yngre Aar en rask, driftig og dygtig Sømand, som i en længere Aarrække for paa oversøiske Pladser. Da han for en Del Aar siden opgav Søen, blev han i faa Aar Reder for et ikke ringe Antal større Skibe, der alle gik i Langfart, og han var derfor en af Danmarks største Sejlskibsredere. For ca. tre Aar siden blev den kraftige Mand ramt af den Sygdom, som han nu er bukket under for.

Han var i flere Aar Medlem af Styrelsen for Fanø Skibsrederforening, som han var med til at stifte, og for Nordby Skibsforsikringsforening. Ved sin Død var han Direktør i »Esbjerg-Fanø Bank«s Afdeling i Nordby.

H. P.

Helsingør Jernskibs- og Maskinbyggeri har nu en Dok, der er 340 engl. Fod lang, saa at det nu kan tage Skibe i Dok 20 Fod længere end hidtil.

Havnefoged Overgaard i Holbæk har taget sin Afsked og Posten er ledig.

Det næststørste Dampskib, der er bygget i Norge, og det hidtil største, der faar hele sin Udrustning ved norsk Værksted, er, i Følge N. Sjøfartst., løbet af Stabelen fra Nyland. Stabelafløbningen forløb heldigt; Skibet fik Navnet Bogstad.

I Sverrig har 5 Mænd faaet kongelig Bevilling til at danne et Dampskibs-Aktieselskab med en Kapital af mindst 545,000 Kr. og højst 1,000,000 Kr. Selskabet, hvis Navn bliver Gotland, vil drive inden- og udenrigs Passager- og Fragtfart; Bestyrelsen faar Sæde i Wisby.

I denne Uge har den store Damper »Cintra«, tilhørende det Hamburg-Sydamerikanske Dampskibs-Selskab, ankommet fra Brasilien, ligget under Losning ved Korntørringsmagasinet.

Dom i en Kollisionssag. Christiansstad, 19de Oktober, (Telegr. til »Ritz. Bur.«). Den 17de November 1892 kolliderede i Øresund Passagerdamperne »Nore« fra Stockholm og »Gylfe«, tilhørende »Det Forenede Dampskibsselskab« i Kjøbenhavn. Raadhusretten i Malmø, hvor der anlagdes Proces, fandt, at begge Parter havde Skyld i Sammenstødet, men at den største Skyld laa hos »Gylfe«s Fører, Kapt. Holmberg, hvorfor det paalagdes ham ikke blot at bære Omkostningerne ved den »Gylfe« foraarsagede Skade, men ogsaa at betale to Trediedele af de »Nore« foraarsagede Omkostninger, hvilke ansloges til ialt 14,046 Kr. 91 Øre. Denne Dom appelleredes til Hofretten over Skaane og Blekinge, som ved en i Dag afsagt Dom har paalagt »Gylfe« hele Ansvar for Sammenstødet, hvorfor Kaptajn Holmberg dømtes til at erstatte »Nore« hele det ovennævnte Beløb. »Det Forenede Dampskibsselskab« agter at appellere denne Dom.

### Fra Frederikshavn skriver vor Korrespondent den 23. Oktober:

Efter Anmodning fra Marineministeriet udgik Bjærgningsdampskibet »Frederikshavn« for en Uges Tid siden til Vestkysten for at uskadeliggøre Vraget af det udfor Hanstholm paa 15 Favne Vand sunkne engelske Dampskib »Bruges«, der eventuelt kunde være farligt for Sejlsadsen. I Lørdags vendte »Frederikshavn« tilbage, uden at have faaet noget udrettet; trods ihærdig Søgen saavel fra Skib som fra Baad kunde man ikke finde Vraget; man mener, at det er bleven kærtret af Strømmen og at Masterne af den Grund ikke mere rage over Vandet.



The Union Steamship Company's nyeste Skib, den tvilling-skruede kgl. Post-Damper »Norman« forlod Belfast for Southampton Lørdag d. 13. ds., og vil forlade Southampton paa den første Rejse d. 10. November. Den antages at ville gøre Turen til Cape Town i omtrent samme Tid som dens Søsterskib »Scot«.

»The Peninsular and Oriental Steam Navigation Company« lod Lørdag d. 13. ds. en ny Passagerdamper løbe af Stabelen i Greenock. Den er døbt »Simla« og er bestemt til Posttjeneste med Indien, Kina og Australien. Den har en Brutto-Register-Tonnage paa omtrent 6000 Tons.

Der er tildelt Partikulier P. M. Wessel heraf Byen Eksekvatur som chilensk Generalkonsul.

Dampskibsselskabet Nordøen her i Byen har kontraheret med Flensborg Skibbygnings-Selskab om Bygning af en ny Fragtdamper af følgende Dimensioner: Længde 250' 3", Brede 34' 2", Dybg. 17' 6", alt eng. Maal. Skibet bliver bygget af bedste Siemens Martin-Staal til Veritas højeste Klasse.

## Havarier, Forlis m. m.

Lørdag den 13. ds. kolliderede Skruedamperen »Bellcairn« og Damperen »Venus«, begge af West Hartlepool, ud for East Gooduru Fyrskib. Det var stærk Taage. »Venus«, der gik i Ballast, blev slemt beskadiget, men naaede dog ind til Dover. »Bellcairn« sank derimod efter et forgæves Landsætningsforsøg paa 7 Favne Vand i en for Sejladsen farlig Stilling. Skibet er 1315 Brutto Tons og bygget 1883; det var paa Vejen til Hartlepool med en Ladning Byg. Mandskabet reddedes.

Den franske Skonnert »Nantes« blev den 15. ds. under Taage sejlet i Sænk i Kanalen af Damperen »Nadir«. Skonnertens Mandskab, 6 i Tal, reddede sig i deres lille Baad, og blev Dagen efter taget op af den tyske Damper »Reinback« og bragt ind til Dover. De vare i en meget medtaget Tilstand.

Det franske Skib »Alice« blev løbet i Sænk af det svenske Skib »Balder« under Taage Tirsdag den 16. ds. Kaptajnen med Kone og 4 Børn druknede.

Tirsdag den 16. Morgen løb en svensk Damper paa Vejen til Middlesbrough en Yarmouth Fiskerbaad i Sænk. Sex af Baadens 8 Mand druknede, medens de to andre toges op og bragtes til Middlesbrough, hvor Damperen holdes tilbage af Board of Trades Embedsmænd.

En haarrejsende Skildring gives af en med Tømmer ladet britisk Bark »Brandon«s Undergang paa Caicos Reef (Vestindien) under en frygtelig Orkan den 26. September d. A. Kaptajnen og 13 af Mandskabet druknede, medens tre kastedes i Land i yderlig forkommen Tilstand.

Det britiske Skib »Ainsdale« af Scattle, ankom til Queens-town forrige Onsdag Aften og berettede, at, da Skibet den 10. Juli befandt sig paa 44<sup>o</sup> s. B. og 14<sup>o</sup> v. L. under en stærk Nord-Vest Storm med store Søer, skyllede en umaadelig Bølge over Dækket og tog to finke Matroser og to Læringer, der vare ifærd med at hale en Del af Fore-Brambrasen ind, med sig. Af Matroserne var den ene svensk, den anden dansk.

Engelsk Damper Harrogat af London, fra Riga til Grimsby med Sveller, grundstødte ved skaanske Kyst. En Switzer Damper assisterede.

Russisk 3-mst. Sk. »Wilhelm« af Riga gundstødte paa Søndre Røse og slæbtes af Grund af »Kastrup«, der bugserede den til Kbhvn., hvor den undersøges af Dykker.

Dpsk. Augusta af Thisted, Kløvborg, fra Hamburg med Stykgods, er med knækket Skruer drevet ind paa Thyborønkanalens Sydside. Mandskab bjerget; Skibet ubetydeligt læk. (R. B.)

»Korsør Avis« meddeler; Ved Samsø er ilanddrevet Dæk

og Ruf af et større Skib. I Ruffet fandtes Besætningens Tøj sammenpakket i Sække, som om man havde været ifærd med at gaa fra Borde. Af den ligeledes forefundne Skibsjournal fremgaar det, at Dækket er af Briggen »Frode« af Helsingborg. Vragstumper ere spredte paa hele Kysten af Samsø, og det maa derfor antages, at Briggen er forlist der i Nærheden under de sidste Dages haarde Storme. (R. B.)

Vraget var af Briggen »Frode«, der strandede paa Anholt. Den danske Brig Emblem er 17. ds. indkommet til Grimsby med Skade som Følge af Kollision.

Dampskibet Jacob Christensen af Bergen har i den engelske Kanal boret en engelsk Fiskersmakke isænk, hvorved hele Besætningen, 8 Mand, omkom.

Stranding. (Tel. til R. B.) Helsingfors, 24de Oktober. Den danske Skonnertbark Argus af Rønne er i Gaar strandet ved Indløbet til Bjørneborg; Skibet ligger med Vand i Rummet. Besætningen er bjerget.

De i indeværende Kvartal tiltrædende Abonnenter, der endnu ikke have erholdt det af »Dansk Søfartstidende« udgivne Kort over Kjøbenhavns Frihavn, ville, saalænge Oplag heves, faa det tilsendt ved at indsende Rekvizition til Holsteinsgade 9, Ø. eller St. Annæ Plads 13, K.

## Skibsefterretninger.

### Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alexander III, Rabe, afgik 23. Oktbr. fra Odessa, til Nicolaieff. — A. N. Hansen, P. Thidemann, afgik 18. Oktbr. fra Antwerpen, til Algier, Tunis, Piræus, Smyrna Saloniki, etc. — Antwerpen, Caroc, afgik 21. Oktbr. fra Smyrna, til Bari, Messina og Antwerpen. — Baron Stjernblad. Michelsen, afgik 22. Oktbr. fra Kbhvn., til St. Petersborg. — Castor, Kruse, afgik 21. Oktober fra Lissabon. til Kbhvn. og St. Petersborg. — Chr. Broberg, R. Gøtsche, ankom 23. Oktober til Barcelona, til Genua, Livorno, Neapel og Sicilien. — Dagmar. Strubberg, afgik 24. Oktbr. fra Nordmaling, til Kbhvn. Marseille. — Douro, Brabrand, afgik 24. Oktbr. fra Danzig, til Kbhvn. og Bordeaux. — Georgios I, Rohde, passerede 22. Oktbr. Algier, til Piræus, Konstantinopel, Samsun, Trebizonde, Balum, etc. — J. C. Jacobsen, Bech, ankom 24. Okt. til Kbhvn., til Borgå og Åbo. — Kiew, Rasmussen, ankom 16. Oktbr. til St. Petersborg, til Königsberg og Rouen. — Kursk, Staal, ankom 15. Oktbr. til Bordeaux, til La Rochelle og Kbhvn. — Leopold II. Jespersen ankom 19. Oktbr. til Anvers, til Tunis, Piræus, Konstantinopel, Samsun, etc. — L. P. Holmblad, Ingerslev, ankom 14. Okt., til Anvers, til Kbhvn. og St. Petersborg. — Nordjylland, Jensen, afgik 22. Oktbr. fra Bordeaux, til Kjøbenhavn og St. Petersborg. — O. B. Suhr, Koch, passerede 23. Oktbr. Dortmund, til Malaga og Denia. — Omsk, Kihl, afgik 14. Okt. fra Messina til Antwerpen og København. — Tejo, Fenger, afgik 24. Oktbr. fra Københ. til Oporto og Lissabon. — Vesta, Corfitzon, ankom 22. Oktbr. til Bordeaux, til Kbhv. — Tomsk, Petersen, ankom 24. Oktbr. til Riga, til Københ., Antwerpen, Algier, Tunis, Malta etc. — Vesuv, Gade, afgik 19. Okt. fra Københ., til Algier, Marseille, Genua, etc. — Viking, Jørgensen, ankom 19. Oktbr. til København. til Bordeaux og La Rochelle.

Constantin, Fenger, afgik 25. Oktbr. fra Kjøbenhavn, til Newcastle — Esbern Snare, Holm, afgik 26. Oktbr. fra Odense til Newcastle via Frederikshavn. — Georg, Nielsen, afgik 24. Oktbr. fra Newcastle til Kjøbenhavn. — Knuthenborg, Hansen, afgik 23. Oktbr. fra Boness til Aarhus. — Kronen, Petersen, afgik 23. Oktbr. fra Newcastle til Nykjøbing F. — Lolland, Ankensen, afgik 23. Oktbr. fra Newcastle til Odense. — Storebelt, Güllich, afgik 23. Oktbr. fra Nakskov til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Union, Bloch, afgik 24. Oktbr. fra Odense til Leith via Aarhus og Aalborg.

Anglo Dane, Petersen, afgik 21. Oktbr. fra Anvers til Kbh. — Axelhuus, Goll, afgik 22. Oktbr. fra Trondhjem, til vestnorske Stationer, Kbhv. og Stettin. — Bergenhuus, Jørgensen, afgik 22. Okt. fra Hamburg, til Kbhvn. og Königsberg. — Ceres, Svensson, afgik 23. Oktbr. fra Kbhvn. til Libau. — Charkow, Norden, afgik 23. Oktbr. fra Kbhvn. til Libau. — Christian IX, Mollerup, afgik 22. Oktbr. fra London til Kbhvn. og Königsberg. — Christianssund, Jensen, ankom 24. til Stettin, til Kjøbenhavn og Vestnorge. — Fanø, Andersen, ankom 18. Okt. til Hull, til Kjøbenhavn og Libau. — Frederik, Harboe, ankom

22. Oktbr. til Königsberg, til Kjøbenh. og Hull. — Jolantha, Hansen, ankom 22. Oktbr. til Hamburg, til Kbhvn. og Königsberg. — Kasan, Thomsen, ankom 22. Okt. til Königsberg, til Kbhvn. og London. — Laura, Christiansen, ankom 19. Oktbr. til Reykjavik, til Færøerne, Granton og Kbhvn. — Libau, Andersen, ankom 21. Okt. til Königsberg, til Kjøbenhavn og Hamburg. — Louise, Brabrand sen., ankom 21. Okt. til Hull, til Kbhvn. og Königsberg. — Minsk, Olsen, afgik 24. Okt. fra Kjøbenhavn, til Stettin. — Morsø, Lind, afgik 24. Oktbr. fra Kbhvn. til Danzig. — Moskov, Petersen, ankom 22. Oktbr. til Anvers, til Kbhvn. og Riga. — Nishnij Novgorod, Harder, afgik 21. Okt. fra Kbhvn., til Riga. — Olga, Fischer, afgik 24. Okt. fra Kjøbenh. til Hamburg. — Odin, Frisenette, ankom 22. Okt. til Kbhvn., til Danzig. — Perm, Christensen, ankom 21. Okt. til London, til Kbhvn. og Libau. — Pregel, Egidiusen, afgik 23. Oktbr. fra Københ. til Anvers. — Romny, Nielsen, afgik 24. Oktbr. fra Kbhvn. til Hull. — Thyra, Garde, ankom 5. Oktbr. til Reykjavik, til Nordlandet, Færøerne, Granton og Kbhvn. — Tula, Paaske, afgik 24. Okt. fra Kjøbenh. til Vestnorge. — Vendsyssel, Sørensen, ankom 22. Okt. til Königsberg, til Kbhvn. og Hamburg.

**Carl, Skjold, Gorm.** Gorm, Schmidt, afgik fra Rotterdam 18. Oktbr., ankom til Sunderland 20. Oktbr. — Frode, C. F. Christensen, afgik fra Riga 21. Oktbr. til Grimsby. — Knud, N. P. Jørgensen, afgik fra Libau 22. Okt. til London. — Svend, Aug. S. Hveysel, afgik fra Libau 13. Okt., ankom til London 21. Oktbr. — Erik, H. W. Wisberg, afgik fra Kbhvn. 20. Okt. ankom til Libau 22. Okt. — Skjold, N. O. Risø, afgik fra St. Petersburg 12. Oktbr., ankom til Rouen 20. Okt. — Danmark, Th. Heintzelmann, afgik fra Riga 21. Okt. til Rouen. — Olaf, C. Holst, afgik fra Libau 18. Okt., ankom til Rotterdam 23. Okt. — Volmer, J. P. Jørgensen, afgik fra Hull 23. Okt. til Swinemünde. — Dan, C. M. Kraemer, afgik fra Riga 20. Okt. til Ghent. — Magnus, W. Aaris, afgik fra Sunderland 17. Okt., ankom til Stettin 22. Okt.

**Kjøbenhavn.** Carl Hecksher, Petersen, ankom til Amsterdam 22. Okt. — Fyen, Petersen, ankom til Kronstadt 18. Okt. — Hafnia, Neergaard, ankom til Amsterdam 20. Okt. — Jylland, Starck, ankom til Rotterdam 18. Okt. — Russia, Rasmussen, afgik fra Riga 18. Okt., ankom til Dordrecht 24. Okt. — Sjælland, Hansen, afgik fra Riga 24. Okt. til Antwerpen.

**Nordsøen.** England, Petersen, afgik fra Masnedund 24. Okt. til Windau. — Holland, Hansen, ankom til Grangemouth 23. Okt. — Rusland, Schmidt, afgik fra Boness 23. Okt. til Tuborg. — Skotland, Albrechtsen, afgik fra Memel 19. Okt. til Rotterdam. — Tydskland, Jørgensen, ankom til Warkworth 22. Okt.

**The Anglo Dane Steam Ship Company Limited.** Swarland, Pii, ankom til Dunkerque 23. Okt.

**Thingvalla.** Hekla, Laub, afgik fra New-York 13. Okt. til Kbhvn. — Island, Skjødt, afgik fra Christianssand 19. Okt. til New-York.

**Den kgl. grønlandske Handel.** Constance, Knudsen, afgik fra Kjøbenhavn 20. Maj til Grønland, prajet for Hjemgaende paa 39<sup>o</sup> V. Lgd. 24. Septbr. — Hvalfisken, Rickmers, afgik fra Kjøbenhavn 27. Maj til Grønland, afsejlede fra Kolonien Julianehaab for Hjemgaende 1. Okt.

**Det dansk-russiske Dampskibsselskab.** Alexander Shukoff, L. Johnsen, afgik fra Amsterdam 20. Okt., ankom til Grimsby 24. Okt. — Johan Siem, J. Rasmussen, afgik fra St. Petersburg 21. Oktbr. til Nordemhamn. — Peter Berg, Chr. Jensen, afgik fra Lübeck 18. Okt., ankom til Riga 21. Okt. — Pawel Andrejeff, P. Mørch, afgik fra St. Petersburg 20. Okt. til London.

**Urania.** Sirius, Jensen, ankom til Kbhvn. 22. Okt. — Urania, Callesen, ankom til Kbhvn. 23. Okt.

**J. Lauritzen, Esbjerg.** Nerma, Degn, afgik fra Frederikshavn 19. Okt., ankom til Windau 21. Okt. — Nordsøen, Meinertz, ankom til Esbjerg 18. Okt., afgik 20., ankom til Grangemouth 22.

## Sejlskibe.

**Fanø. Nordby.** Afma, Clausen, afgik fra Petit Grave 30. Juli til Anse D' Hanauld. — 3m. Skon. Anna & Emmy, Svarrer, ankom til Kbhvns Red 19. Okt. paa sin første Rejse fra Oskarskamm, hvor Skibet er bygget, og bestemt til Hartlepool med en Ladning Pitprops. — Anite, Lybecker, ankom til Montevideo 20. Okt. fra Cardiff. — Claus, Clausen, ankom til London 17. Okt. fra Laguna via Queenstown. — Embla, Jepsen, afgik fra Cuxhaven 16. Okt. til Sidney. — Franz Schwalbe, Poulsen, ankom til Marseille 17. Oktbr. fra Gorontala via Lissabon. — Ines Røhl, Jessen, ankom til Mossero 27. Septbr. fra Pernambuco. — Johanne, Møller, ankom til Guayaquil 15. Okt. fra Liverpool. — Kronprindsesse Louise, Jepsen, passerede Dragør 17. Okt., bestemt til St. Petersburg. — Lemvig, Hansen, ankom til Queenstown 10. Okt. fra Maracaibo, afgik 10., passerede Lizard 14., ankom til Hamburg 22. — Nanna, Warrer, ankom til Antwerpen 18. Okt. fra Montevideo. — Tercera, Holm, afgik fra Faltal 5. August til Hävre. — Thor, Duysen, afgik fra Cardiff 19. Okt. til Para. — Venus,

Holm, ankom til Hamburg 22. Okt. fra New Britain via Punta Delgade. — Verdande, Nielsen, afgik fra Port Natal 27. Septbr. til Adelaide.

**Fanø. Sønderho.** Ane Jenssine, Øhle, ankom til Santos 16. Okt. fra London. — Else, Thomsen, ankom til Hamburg 19. Okt. fra Hull. — Fides, Sørensen, er afgaaet fra Progresso til Hamburg, passerede Prawle Point 16. Oktbr. — Vennerne, Aarre, ankom til Cardiff 20. Oktbr. fra Aberdovey.

## Fragtberetninger.

D'Hrr. **Holm & Wonsild**, Kjøbenhavn og Lübeck, meddele os den 25. Oktober:

For Dampere noteres:

Reval: London eller Hull 1/—, Rotterdam 1/1/2 d., Antwerpen, Dunkirk eller Ghent 1/3 d., Rouen 1/4 1/2 d., alt pr. 496 lbs. Hvedebasis, til Stettin eller Lübeck 9 à 10 M. pr. 2000 Kilos Rug.

Libau: London, Hull, Leith 1/—, Bremenstadt 1/1/2 d., Rotterdam 1/—, Antwerpen 1/1/2 d., Rouen 1/3 d., specielt 3/4000 Kornquarter London eller Østkysten 1/1/2 d., Engl. Canal til Plymouth 1/4 1/2 d., Bristolkanalen 1,6 d., alt pr. 320 lbs. Havrebasis. Til Stettin M. 11 pr. 2000 Kilos Havre, til Danmark nordligst Aarhus 18 M. pr. 2000 Kilos Klid.

Riga: London 1/—, Hull 1/—, Antwerpen 1/— à 1/1/2 d., Ghent 1/— à 1/1/2 d., Dunkirk 1/— à 1/1/2 d., Rotterdam 1/—, alt pr. 320 lbs. Havrebasis, til Lübeck 11/12 M. pr. 2000 Kilos Havre; til Sydsverrig 10 M. pr. 2000 Kilos Rug, til Danmark 18 M. pr. 2000 Kilos Klid.

Stettin—Gefle 300 Tons Mel à 4 Mark. Danzig—Danmark 40 Pf. pr. 50 Kilos Klid. Königsberg—Danmark 45 Pf. pr. 50 Kilos Klid. Danmark—Hull 1/3 d. pr. 448 lbs. Byg Englands Østkyst Kulhavn til Danmark 5/ à 5/6 d. for smaa Dampere og 4/6 à 4/9 d. for større Dampere, alt pr. Ton Kul.

Sejlskibsfragter:

St. Petersburg—Danmark 14 M. pr. 2000 Kilos Oliekager. Riga—Danmark 14 M. pr. 2000 Kilos Oliekager. Königsberg—Danmark 50/60 Pf. pr. 50 Kilos Klid. Danzig—Danmark 45/50 Pf. pr. 50 Kilos Klid. Stettin—Danmark 4 M. pr. 1000 Kilos Oliekager. Danmark—Englands Østkyst 1/9 d. Londonbasis pr. 448 lbs. Byg. Nordfrankrig—Danmark 9 frcs. pr. Ton Oliekager.

D'Hrr. **N. Johansen & Dahl**, Liverpool, meddele os under 20. Oktober:

1 forløbne Uge viste der sig lidt Bedring i Amerika Markedet; — River Plate vedbliver fast for næste Sæsons Afskibning; Vestkysten Syd Amerika stille; San Francisco fast. — Ost India Markedet viste ingen Animering undtagen fra Calcutta, hvor Raterne ere i 30/— for Sejl- og 26/3 for Dampskibe. —

Sortehavsfragterne ere fastere; Donau Markedet stillestaaende; Azoff uforandret. —

Vi kunne idag rapportere følgende Fragtslutninger:

For Dampskibe:

Cardiff til Gibraltar 4/9; Algiers 6 frcs.; Marseilles 6 1/2 frcs., Genua 4/9, Brindisi 4/9, Alexandria 4/6, Constantinopel 5/—, Odessa 4/10 1/2, Danube 7/—, Bombay 8/3, Hong kong 17/—.

Newcastle til Lissabon 4/6, Cadix 5/3, Sevilla 7/6, Ancona 6/3

Tees til Åbo 6/6, Bombay 10/—.

Kemi og Torneå til London 600 Stds. 28,3, Stockholm til Calais 550 Stds. 33 frcs. —

Bilbao til Cardiff eller Newport 4/— Glasgow 5/3, Middlesbro 5 1/2, Huelva til Østengland 8/6, Swansea eller Newport 7/6, Algeria til Bristol Kanalen 8/6, Alexandria til Antwerpen 10/— for Sukke, 2/— for Korn, Benisaf til Tyne 8 1/2, Oran til London 10/— for Esparto.

Azoff til U. K.-Kont. 12/— à 12/9, Sulina 11/— à 11/3, Nicolaieff 11/6 à 12/—, Donau til Dublin 12/3, London 13/6, Bergen og/eller Kjøbenhavn 14/3, Odessa til Calmar eller Stockholm 15/—, Kiel 12/1 1/2.

Bombay til U. K.-Kont. 17/6, River Plate til U. K.-Kont. 22/6 à 23 —, Febr. Marts, San Lorenzo 23/— Colastine 24/— 8/— mindre for Komplettering i La Plate.

Montreal til River Plate 8 1/2 à 9 Dollars for Lumber, Savannah til Genua 19/64 penny pr. Pund Bomuld.

Galveston til Liverpool 36/ à 36/6, Continentet 37/6 pr. Reg. Ton, Pensacola til Kingdom 100/— for Pitch Pine.

For Sejlskibe:

Liverpool til Cape Verdes 6/—, Guadeloupe 6/9, Buenos Ayres 10/3, Melbourne 10/—.

Cardiff til Santos 18/—, Glasgow til Cape Town 14/6,

Greenock til La Plata 10/3, Leith til Cape 11/6. Montevideo 9/6, Buenos Ayres 10/6, London til Algoa Bay 15/—.

Pensacola til Buenos Ayres 11 Dollars pr. Mille Lumber, et 450 Reg. Jernskib Doll. 11<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, og Doll. 1300 til Rosario. Rio de Janeiro Doll. 1400

Vestkysten Syd Amerika til Kanalen f. Ordre 1690 Tons Reg. prompt Skib 233 for Salpeter 1 sh. 3 d., hvis direkte.

Tacoma 31/3, San Francisco 25/— à 26/3.

Sydney til London 26/—, November, Newcastle N. S. W til Honolulu à 14/—.

New York til Calcutta 14 cents, Calcutta til U. K.-Kont. 30/— prompt.

Skibskøb. Engelsk Jernbark »Mercia«, 756 Register

Tons, bygget i Sunderland 1876, Dimensioner 1860×317×185. Laster 1090 Tons paa 17 Fod, nu i Hamburg, er netop solgt for £ 3000.

D'Hrr. Funch, Edye & Co., New York, meddele under d. 12. Oktober:

Medens Dampskibsforretningen er undergaaet en lille Bedring, kan dette uheldigvis ikke siges at være Tilfælde med Raterne, som vedblivende holde sig utilfredsstillende. En Aftagen i Mængden af hertil bestemte ubefragtede Baade, vil dog uden Tvivl medføre en Fremgang i forskellige Retninger. Partraterne fra New York og Nabohavnene kunne dog ikke forventes at ville bidrage hertil, da disse Rater holde sig paa

**K**lager over Bladets Forsendelse bedes hurtigst muligt indsendte til Holsteinsgade 9, Kjøbenhavn. Ø.

## Efterretninger for Søfarende.

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

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

**Kattegat. Mosel-Grund.** Lystønden paa *Mosel-Grund* er igen udlagt paa Station.

**Aarhus.** Den 20de Oktober 1894 er det forskelligt farvede, faste Fyr paa *Aarhus Havns* mellemste Moles Hoved slukket.

Samtidig er paa samme Sted tændt et grønt, fast Fyr, der lyser Horizonten rundt. Flammens Højde: 34 Fod. Synsvidden: 1 Kml. Det vises fra en 36 Fod høj, brun Træpæl.

**Sundet.** Fyret paa *Humblebæk* Havnemole vil først blive tændt i November 1894.

*Kjøbenhavn's* Frihavn indvies den 8de November og aabnes for Trafiken den 9de November 1894.

I Fyrlinien for *Kronløb*, nemlig det faste Vinkelfyr med Formærkelser paa Dampfærgeanlæggets Midtmole overet med det røde, faste Fyr paa Ø-Molens Hoved, er der 29<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Fod, hvilken Dybde ogsaa findes i et 50 Alen bredt Løb, der fra Fyrlinien fører gennem Frihavnens Munding ind til *Søndre-Bassin* i Frihavnen, hvor Dybden ligeledes er 29<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Fod.

Derimod kan man i den nærmeste Fremtid ikke paaregne mere end 26 Fod i hele den Del af *Kronløb*, som belyses af det ovennævnte Vinkelfyrs hvide Sektor og i Frihavnens Mundings hele Bredde.

**Østersøen. Faxø-Bugt.** Vageren med hvid Stage og Kost paa NV-Siden af *Nordmands-Hage* er forsynet med Kurveflætning.

### Østersøen, Sundet og Lille Belt.

**Sverig. Östergötlands Skjærgaard.** Den 1ste November 1894 tændes *Arkø* Fyr.

Fyret paa *Viskär* ligger paa Ø-Siden af Skæret. Fyret viser hvidt To-Blink. Flammens Højde: 55 Fod. Synsvidden: 13 Kml. Spejlapparat. Fyret vises fra et hvidt Fyrtaarn ved Gavlen af den røde Fyrmasterbolig. 58° 29' 20" N. Br. 16° 59' 45" Ø. Lgd.

Fyret paa *Stora Utterklabben* ligger med NØ-Siden af af Skæret. Fyret viser hvidt, fast Lys over Søen. Over det indre Farvand viser det grønt, fast Lys fra S 56° V. til S. 66° V., hvidt fast Lys fra S. 66° V. til S. 68° V., rødt, fast Lys fra S 68° V. til N. 10° V., grønt, fast Lys fra N. 10° V. til N. 9° Ø. og hvidt, fast Lys fra N. 9° Ø. til N. 22° Ø. Flammens Højde: 25 Fod. Synsvidden: 10 Kml. Linse- og Spejlapparat. Der er ikke Vagt ved Fyret. Det vises fra et hvidt, rundt Fyrhus. 58° 29' 15" N. Br. 17° 0' 20" Ø. Lgd.

Holdte overet i N. 72° V. lede ovennævnte Fyr fra Søen, til *Lundö* Fyr bliver synligt, da der holdes lidt Styrbord hen, til *Stora Utterklabben's* Fyr er passeret, hvorpaa man staar ind i Fyrets hvide Vinkel, der leder i *Brännösund*.

**Vestra Qvarken.** Den nylig fundne 14 Fods Grund i *Kalmarsundsleden* hedder *Mehällgrundet* og er nu paa Farvandets V.-Side afmærket med en sort og hvid Stage. 63° 32' 20" N. Br. 19° 51' 40" Ø. Lgd.

**Finland. Finske Bugt.** Paa NØ-Spidsen af Øen *Oleo* er opført en hvid, 7 Fod høj Stenvarde. 60° 28' 46" N. Br. 27° 15' 32" Ø. Lgd.

En af *Hajaskär* Klipperne, som er 6 Fod høj, er paa S.-Siden malet hvid. 60° 30' 16" N. Br. 27° 9' 25" Ø. Lgd.

Paa V.-Siden af *Hillontemi* er opført en 10 Fod høj, pyramideformet Baake. 60° 31' 24" N. Br. 27° 9' 13" Ø. Lgd.

Paa N.-Spidsen af Øen *Honka* i *Pakaskärs Sund* er en stor, 8 Fod høj Sten malet hvid. 60° 28' 44" N. Br. 27° 7' 3" Ø. Lgd.

Paa SV-Spidsen af Øen *Räntio* er en 8 Fod høj Sten malet hvid. 60° 30' 25" N. Br. 27° 47' 10" Ø. Lgd.

Den N.-ligste, 10 Fod høje af *Länskioi* Klipperne, V. for *Suur Pisisaari*, er malet hvid. 60° 26' 56" N. Br. 27° 37' 29" Ø. Lgd.

Paa NV-Enden af Øen *Mustamaa* er opført en 4 Fod høj, firkantet Stenvarde, der hedder *Ristniemi*. 60° 26' 33" N. Br. 27° 33' 55" Ø. Lgd., og SV. for den en anden 6 Fod høj, firkantet Stenvarde, der hedder *Satamaa*. 60° 26' 17" N. Br. 27° 33' 30" Ø. Lgd.

Den sydligste, 7 Fod høje Klippe *Kulma Harja*, S. for Øen *Kuusinen*, er malet hvid. 60° 28' 28" N. Br. 27° 20' 43" Ø. Lgd.

En hvid Stage er i 24 Fod Vand udsat c. 1 Kbl. N. 1° V. fra Øen *Essaari* NV-Spids, ved Yderenden af Revet, som strækker sig ud fra Øen. 60° 28', N. Br. 27° 53', Ø. Lgd.

### Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Vrag i Nordøen.** Den 1ste Oktober. 56° 22' N. Br. 6° 45' Ø. Lg. En Bark sunken. Masterne ere 10 Fod over Vandet.

**Tydskland. Weser.** Paa N.-Spidsen af *Weser* Lededæmning, N. for *Grossensiel*, er rejst en Stang med N.-lig Topbetegnelse.

Paa Dæmningen S. for Havneindløbet til *Grossensiel* er tændt en Lanterne, som viser hvidt Lys op og ned ad Floden, rødt Lys mod Land og grønt Lys mod Ø. over Floden. Flammens Højde: 10 Fod. Den brænder ikke i lyse Nætter, og naar Havnen om Vinteren ikke kan besjles.

**Holland. Zeegat van Terschelling.** Lystønden uden for *Schuitengat* er inddragen, og fra samme Plads vises et hvidt, fast Lys.

**Scheveningen.** *Scheveningen* Blinkfyr er forandret og viser nu hvert Minut et hvidt og et rødt Blink saaledes: Hvidt Blink 4 s., Nørke 26 s., rødt Blink 4 s., Mørke 26 s.

**Hoek van Holland.** Ved *Hoek van Holland* ere Tidevands-Signalerne forandrede.

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

**Frankrig. Baie de Saint Brieuc.** Den *engelske* Tremaster »*Spark*« er sunken i *Baie de Saint-Brieuc*. Stormasten er 30 Fod over Vandet. Der er 14 Fod Vand over Vraget. Vraget er afmærket med en Vragtønde 48° 35' 17" N. Br. 2° 39' 54" V. Lgd

**England. Dover.** Ved *Dover* skulle Tidevands-Signalerne forandres saaledes:

Signalerne vises fra S.-Pieren og angive Dybden i Løbet til *Graville* Dok:

Om Dagen: Fra 7 til 10 Fod. Et rødt Flag paa Signalstangen. Over 10 Fod: Bogstaver efter det internationale Signal-System, foruden det røde Flag paa Signalstangen.

Om Natten: Fra 7 til 10 Fod. Et lavt, rødt Lys baade paa N.-Pieren og paa S.-Pieren.

Fra 10 til 12 Fod. Stort, rødt Lys paa Signalstangen paa S.-Pieren.

Fra 12 til 14 Fod. To store, røde Fyr paa Signalstangen paa S.-Pieren.

Fra 14 til 16 Fod. To store, røde Fyr paa samme Signalstang og et rødt Fyr over et hvidt Fyr paa den lave Signalstang.

Fra 16 til 18 Fod. To store røde Fyr og to røde Fyr over to hvide Fyr paa Signalstængerne paa S.-Pieren.

det lavest mulige Standpunkt. Bomuldsfragterne fra Golfen saavel som fra de atlantiske Havne holde sig som sidst noteret, dog med en fastere Tendens, og vi forventede en lille Fremgang i Raterne fra de atlantiske Havne i den nærmeste Fremtid.

Begæret efter Sejlskibe har været lidt livligere. En Del Petroleumsbefragtninger har fundet Sted og Raterne til Østen udvise en Bedring. I andre Retninger er der ingen særlig Forandring undtagen for Stykgodsladninger til Rio de Janeiro, for hvilke der er betalt højere Rater.

D'Hrr. **A. Nærup & Co., Swansea**, meddele os den 21. Oktbr.: Fragtmarkedets Stilling er fremdeles flovt overalt, og der

er Overflod paa ledig Tonnage; af seneste Befragtninger paa oversøiske Farvande kan nævnes herfra til Pernambuco for Sejlskibe 10/6, til Bahia 10/6, Rio Grande 22/—, Buenos Ayres 10/, Cape Town 11/ og San Francisco 12/3.

Dagens gangbare Kulfragter fra Swansea ere: Christiania og Skien 4 6, Bergen og Christiansund 5/, Trondhjem 5/6, Svenske Vesthavne 5/, do. Østhavne 6/, Cronstadt 5/, St. Petersburg 7/, Königsberg, Stettin, Danzig 5/, Nakskov, Nyborg, Svendborg, Odense 5/6, Aarhus 5/1, Grenaa, Kbhvn. 6/1, Lissabon 4/6, Cadiz 5/6, Dakar 6/6, Demerara 8/, Barbadoes 9/, Para 11/, Pernambuco 10/6, Rio 13/, Santos 17/, St. Catherina 20/, Rio Grande 22/, Montevideo 10/6, Buenos Ayres 10/, Rosario 11/, Cape Town 11/, St. Francisco 13/.

Et grønt Fyr brænder tæt ved Indløbet til *Granville* Dok og lyser midt imellem Piererne.

Fra 10 Fod ved Ebbe til 10 Fod ved Flod vises ingen Signaler.

Følgende Signaler vises fra S.-Pieren.

Om Dagen: Signal-Flaget kippet, betyder: De kan staa ind i Løbet.

Signal-Flaget halet ned, betyder: Løbet er ikke klart, hold gaaende.

Om Natten: Lavt, rødt Fyr, hvorunder et hvidt Fyr, betyder: De kan staa ind i Løbet.

Lavt rødt Fyr, hvorunder et grønt Fyr, betyder: Løbet er ikke klart, hold gaaende.

Følgende Signaler vises ved Indløbet til *Granville* Dok:

Om Dagen: En Stander betyder: Løbet klart for Skibe fra Søen.

En sort Ballon betyder: Løbet ikke klart for Skibe fra Søen.

Om Natten: To hvide Fyr, lodret for hinanden, betyder: Løbet klart for Skibe fra Søen.

To røde Fyr, lodret for hinanden, betyder: Løbet ikke klart for Skibe fra Søen.

Beliggenhed af S.-Pierens Fyr: 51° 6' 55" N. Br. 1° 18' 55" Ø. Lgd.

### Nordlige Atlanterhav.

**Vrag i Atlanterhavet m. m.** I *Atlanterhavet* er Vrag m. m. truffet saaledes:

Den 15de Septbr. 41° 38' N. Br. 40° 58' V. Lgd. Et kobberforhudet Skib c. 1,000 Tons, med Bunden opad. Det havde ikke drevet længe.

Den 20de Septbr. 35° 30' N. Br. 70° 48' V. Lgd. Vrag, kun lidt over Vandet.

Den 2den Oktbr. 44° 29' N. Br. 8° 24' V. Lgd. Vrag, Forstevnen c. 6 Fod over Vandet.

Den 3die Oktbr. 43° 56' N. Br. 38° 47' V. Lgd. Bark »*Ethiopian*«. Skanseklædningen tildels borte, Storlugen aaben.

**Frankrig. Gironde.** I *Gironde* Munding ere følgende Forandringer i Afmærkningen foretagne.

*Passe du Matelier.* Den røde Tønde ved *Matelier* Barre er nu sort. Den er flyttet og ligger paa 45° 37' 50" N. Br. 1° 21' 18" V. Lgd.

S.-Tønden ved *Mattes du Grand Banc* ligger nu paa 45° 38' 56" N. Br. 1° 19' 36" V. Lgd.

NV.-Tønden ved Klippen NV. for *Cordouan* ligger nu paa 45° 38' 12" N. Br. 1° 18' 18" V. Lgd.

*Passe du Sud.* SV.-Tønden paa *Chevier* ligger nu paa 45° 31' 52" N. Br. 1° 13' 41" V. Lgd.

SØ.-Tønden paa *Chevier* ligger nu paa 45° 31' 42" N. Br. 1° 11' 10" V. Lgd.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. New York.** Omtrent den 25de Oktbr. 1894 slukkes det bageste Ledefyr for *Main Channel Waackaack*. Samtidig tændes et kraftigt hvidt, fast Fyr i det nye Taarn, der staar paa den Plads, som det gamle Taarn

havde indtil Novbr. 1892. Fyret lyser over en lille Vinkel paa begge Sider af Ledelinien. Flammens Højde: 98 Fod. Synsviddens: 16 Kml. Holdt overet med *Point Comfort Beacon* Fyr leder det gennem *Main Channel* fra Inderenden af *Gedney's Channel* til *Southwest Spit*.

Samtidig tændes i det nye Taarn et andet hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 92 Fod. Synsviddens: 15 Kml. Holdt overet med *Old Orchard Shoal* Fyr angiver det Linien med det dybeste Vand mellem *Staten Island* og *West Bank*. Linien gaar over Fort *Tompkin* Klokketønde og angiver Ø.-Kant af *Old Orchard Shoal* Fyrs røde Sektor.

Det nye Taarn er en firsidet, hvid Jernkonstruktion med sert Lanterne. Det gamle Taarn borttages snarest mulig.

**Hampton Roads. Virginia.** *Sewal Point* sorte Klokketønde er igen udlagt i 5 Fv. Vand tæt NØ. for *Sewal Point Shoal* sorte Tøndevager Nr. 3, paa SØ.-Siden af *Hampton Roads*, c. 1½ Kml. N. for *Sewal Point*. Den ligger fra *Old Point Comfort* Fyr i S. 31° V. og fra *Thimble Shoal* Fyr overet med Ø.-Enden af *Rip Raps* i S. 59° V.

### Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**Italien. Gaëta.** En Baake, bestaaende af en 6 Fod høj Pæl med en sort og hvid Ballon paa Toppen, er anbragt paa Grunden *Colonna*, c. ½ Kbl. fra Kysten ved *Gaëta* og c. 2½ Kbl. fra *Pynt Mulino*.

**Rusland. Krim.** Ved *Kersonese* Kloster er tændt det røde og hvide Blinkfyrt, som tidligere vistes fra *Pavloski* Punt. Det vises fra et 19 Fod højt Taarn, som staar tæt V. for *Saint Vladimir* Kapel. Det lyser fra S. 75° V., hvilket ikke er fri af Grundene uden for Pynterne, gennem V. og N. til N. 16° Ø. Flammens Højde: 58 Fod. Det har fuld Lysstyrke c. ½ Kbl. V. for den røde Vager ved Yderenden af *Konstantinovski* Rev. 44° 36' 41" N. Br. 33° 27' 5" Ø Lgd.

**Tsaregrad.** Ved S.-Siden af *Tsaregrad* Munding er den røde Tønde ombyttet med en rød Vager, og den røde Tønde flyttet V. hen. Den ligger nu i 9½ Fod Vand c. 3 Kbl. S. 81° Ø. fra *Tsaregrad* Fyr.

**Dnieper Liman.** Fyrskibet »*Adjigiol*« er igen udlagt paa Station og det midlertidige Fyrskib inddraget.

**Novorossisk.** De midlertidige, hvide, faste Fyr paa Yderenden af Jernbane Selskabets Broer i *Novorossisk* Havn ere ombyttede med grønne, faste Fyr.

### Karantænebestemmelser m. m.

*Belgien.* — Det er nu tilladt at indføre Klude i stærkt sammenpressede Baller sammenholdte med Jernbaand og som en gros Varepartier, naar de ere forsynede med Oprindelsesmærke og Nummer.

*Spanien.* — Der tilstaas Skibe fra *Neapel* samt fra *Rotterdam* og 55 Kml. Omkreds fri Praktika

Skibe fra *Marseille* tilstaas fri Praktika.

*Gibrallar.* — Skibe fra *Marseille* tilstaas fri Praktika efter forudgaaende Lægeundersøgelse.

*Grækenland.* — Skibe fra tyrkiske Havne i *Det Sorte Hav* mellem *Phalisa* og *Sinope* samt fra *Neapel* gives fri Praktika efter streng Lægeundersøgelse.

### ABONNEMENTSPRISEN

er 1 Kr. 50 Øre pr. Kvartal, foruden Postpengene. Enkelte Numre 20 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 19, St. 11-3 og Holsteinsgade 9, Ø., hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres.

Bladet omdøles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges hos „Adam“, Højbroplads og Tivoli, „Lynet“, Bredgade, hos Avissælgere i Havnen og flere Steder.

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

### AVERTISEMENTSPRIS:

Første Side pr. Petitlinie à 45 mm Bredde	25 Øre,	udenlandske	35 Øre	
De øvrige Sider	—	do.	25 —	
	Moderation for	5 Gange	10 Gange	25 Gange
½ Side eller derover	20 0/100	30 0/100	50 0/100	
Mindre end ½ Side	10 0/100	20 0/100	40 0/100	

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER FREDAG.

Nr. 59.

Kjøbenhavn, Fredag den 9. November 1894.

1. Aarg.

INDHOLD: Kjøbenhavns Frihavn. — St. Marc og St. Petersburg. — Fra Sø og Land. — Fra Kjøbenhavns Frihavn. — Literatur. — Træskestøbyggeriet i Nordby paa Fanø. — Ugens Havarier. — Skibsefterretninger. — Fragtberetninger. — Efterretninger for Søfærende.

H. P. Sundorph, Kjøbenhavn K.,

en gros — THEHANDEL — en detail

(grundlagt 1776).

Originale Pakninger med indregistreret Varemærke og Plombe faas overalt i Danmark.

Telegr.-Adr.:  
„The, Kjøbenhavn“.

Telefon  
Nr. 239.

**AXEL E. AAMODT.**

18, Kongens Nytorv 18.

Grundlagt 1857. Telefon 106.

Stempelpapirs-Udsalg.

Lejekontrakter.

Huslejekvitteringer etc.

Telefon 1268.

Telegr.-Adr. Nilsson 167.

**Carl Nilsson,**

Amaliegade 37,

Kjøbenhavn K.

Lager af Olier og Maskin-Artikler.

Leverander

til de fleste danske Dampskibsselskaber.

**Frits Ortmann**

Oversættelsesforretning,

Niels Hemmingsensgade 4,

Ill. 9—3.

**Ankere & Kjæder,**

Tougværk og alle

Skibs-Inventarier

anbefales fra Lager.

John Forbæch,

St. Annæ Plads 19 & 21.

**J. W. Jessens Bagerier, Gammelmønt.**

Rugbrød, grovt og fint. Sigtebrød. Landbrød. Hamburger-Surbrød.

Telefon  
Nr. 2250.

**J. Chr. Herskind,**

Frihavnens Kontorbygning,  
Kjøbenhavn Ø.

Telegr.-Adr.:  
„Kontrol“.

**Kontrolforretning** ved Modtagelse og Aflevering af Varer.

**Spedition og Kommission.**

Prima Referencer.

Prøv

**Tenneriffa**

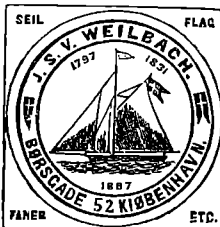
en fortrinlig Dessertvin pr. Btl.

Kr. 1,50.

**P. Weile & Søn.**

Aalborg. Grundl. 1822. Kjøbenhavn.

Ny Østergade 7. Telef. 3530.



Kessegjur, Filt m. m.

Luftbælteisolation.

Patent for Rør og Kiedler.

**C. F. Schlüter,**

Skandinaviens største  
Skibshandel.

Etableret 1857.

En gros Lager af Maskin- og  
Cylinderolier.

Alle Arter Maskin-Pakninger etc.

26, Peder Skramsgade,  
Kjøbenhavn K.

**Cacaopulver,**

Kæks, Biscuits, Chocolate,  
Konfekt.

Brødr. Tychsens Fabrikslager,  
Lille Kannikestræde 3, Kjøbenhavn K.

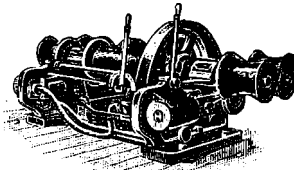
Telefon  
1269

**M. CLAUSEN,**

KJØBENHAVN, K.

leverer

Damp-  
Kraner,  
Hejse-  
og  
Ankerspil,



Donkey-  
Kjedler.  
Donkey- og  
Ballast-  
Pumper

Telegr.-Adr.:  
„Baltic“.

Clarke Chapman & Co. lim., Gateshead.

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

**H. C. Petersen & Co.,**

Udstillingsbygningen, Kjøbenhavn V.

Ludwigsbergs Donkey Pumper,

Pulsometre, Centrifugalpumper,

samt alle Sorter Pumper og Sprøjter

i bedste Konstruktioner

til billige Priser.

**Engelberts originale Olie,**

bedste Cylinder-Olie,

leveres til nedsat Pris.

Mod Efterligninger advares.

Fra Aktiebolaget Bofors & Gullspång i Sverrig leverer jeg paa Bestilling større og mindre Gjenstande i

**støbt Staal,** saasom:

Skibsstævne,  
Skibsskruer,  
Roerrammer,

Stempler,  
Krumtappe,  
Ambolte,

Tandhjul,  
Ankere,  
etc. etc

Støbt Staal fra Bofors-Gullspång er smeddeligt samt i Styrke og Sejghed fuldt jævnlørligt med det bedste smeddede Staal af tilsvarende Haardhedsgrad.

Kjøbenhavn.

Jørgen Jensens Efterfigr.

# LANDMANDSBANKEN

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

## GORDON WHISKY

fra

*Pattison, Elder & Co., Leith,*

*faas hos de Herrer Vinhandlere.*

## Svendborg Margarinefabrik,

Jes Jensen & Søn,

anbefaler

velsmagende og holdbar Margarine,  
tilkendt Guldmalje i Antwerpen 1894.

Kontor og Lager: Raadhusstræde 4.

## Dækskoste

Dækskoste, 13 Rækker halvstive Piasava	6 Kr.	pr. Dusin.
do. 13 do. fint Piasava udmærkede Koste til Spulning af Dækket	7 »	»
Tjærekoste, rene Børster	7 »	50 »
Levanger	7 »	»
Kosteskaffer	1 »	»

Alle Sorter Malerpensler anbefales. Ethvert Rederi samt Damp- og Sejlskibsførere vil se deres Fordel ved at købe deres Forbrug af Børstenbinderarbejde direkte hos mig, da jeg fabrikerer det selv. Ingen Specialiteter; som Fagmand udfører jeg alt til Faget henhørende. Telefon Nr. 2625.

**HANS PREHN,**  
Børstenbinder.

Fabrik for Dæks- og Gadekoste.  
Vesterbrogade 46.

## Andersons Præservingfarve for Metaller

forhindrer ubetinget Rustdannelse,  
anbefales af det engelske Krigsministerium, Metropolitan railway Co. og mange Fabrikker i England.

Forhandlere for Danmark:

**Evers & Co.,**  
12. Nybrogade.

## Ny Carlsberg Øl

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

Bryggeriets Aftapningsanstalt: Pileallé 5.  
Depot: Toldbodgade 14.

## Alt Skibsarbejde

i Blik, Zink, Messing og Kobber udføres.

**Waldemar Dünweber,**  
Adelgade 14.

## Flensborgs Skibsbygning Selskab

udfører

Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kjædler

særlig hurtigt og billigt.

Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

## Staaltraadstovværk

alle Kvaliteter og Konstruktioner for Transmissioner, Hejseværker, Kraner, Tovbaner etc.

Galvaniseret Jern- og Staaltraadstovværk, Galvaniserede Staaltraads Trosser og Kabler samt Liner til Skibsbrug, Lynafledertovværk af Jern og Kobber, Staaltraadsliner til elektriske Buelamper, Transmissions-Tov af Hamp, Manila og Bomuld, Transmissions Tov- og Snoreskiver, Patent-Laase og Patent-Smørelse for Staaltraadstovværk etc. leveres fra

**KABELFABRIK, LANDSBERG a/W.**

ved Repræsentanten for Danmark

**WM GOTTSCHALCH**

Niels Juelsgade Nr. 1,

Kjøbenhavn K

## Drik og nyd LIPTONS THE.

Lipton har opnaaet det største Salg i Verden. I England alene sælges over 1 Million Pakker om Ugen.

Den eneste Guldmalje for The paa Chicago-Udstillingen fik

**Lipton.**

General-Agentur & en gros Lager

**Simonsen & Nielsen,**  
Bredgade 32. Kjøbenhavn K.

## Amerik. Kjød, Flæsk i Tønder, Klipfisk

faaes fra Lager.

**Brødr. Levy,**  
Nyhavn 31.

## Galle & Jessens oljefri, rene Pudre

## Cacao uden Sukker

kan særlig anbefales

til Skibsbrug.

## N. Chr. Rønnes Skibssnedkeri.

Telefonnummer C 1766.

St. Annægade 3.

Kjøbenhavn C.

## Anti-magnetiske Ankergangs-Uhre

fra 20 Kr.

## Halv-Chronometere

fra 50 Kr.

## Marinekikkerter og Barometere.

Alle Reparationer udføres.

**PALLE SØRENSEN,**  
6, Sølvtorvet 6.

## Orgel-Harmoniums

og alle

## Musik-Instrumenter

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

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

## Aut. Forhryingsagenter, Kjøbenhavn.

F. Jepsen, Toldbodgade 2.  
W. H. Wulff, Toldbodg. 15.

## Den kgl. Hof-Smørhandel,

**H. Svendsen,**  
St. Kirkestræde 4.

Fint & fineste Smør anbefales til Proviantering saavel i Fustager og Krukker som hermetisk tillukkede Daaser.

## Kjøbenhavns Frihavn

aabnes i Dag for Trafiken.

Vi have allerede i et tidligere Nummer af dette Blad (se »Dansk Søfartstidende« Nr. 53 for 28 Septbr. d. A.) givet en udførlig Beskrivelse af det storartede Anlæg, som hermed er fuldført. I disse Linier skulle vi derfor kun kortelig fremdrage enkelte Hovedpunkter i Frihavns-Sagens Historie her i Landet, indtil nu, da den har fundet sin Løsning.

Frihavns-Sagen var i Firserne Genstand for megen Diskussion i vore Handels- og Søfartskredse, og skønt den for saa vidt ikke var populær, som det ikke lykkedes i Handelsstanden at skabe en stærk Opinion for den, fandt den dog Støtte fra indflydelsesrig Side. Blandt dem, der var mest toge til Orde for den, var Toldreform-Foreningen, der i 1890 udgav en Piece, i hvilken paavistes Nødvendigheden af at aabne nye Veje for vor Handel og Industri, og i hvilken Kjøbenhavn fremstilledes som ypperlig egnet for en paa Transithandelen baseret Frihavn. I Rigsdagssamlingen 1889—90 bragtes Sagen af daværende Indenrigsminister Ingerslev for første Gang frem i Rigsdagen, men skønt Tanken her fandt megen Tilslutning, gennemførtes Forslaget dog ikke i denne Samling, idet det ikke lykkedes at vinde den fornødne Tilslutning til Regeringens Plan. Imidlertid førte Forhandlingerne dog til det Resultat, at man i Hovedtrækkene enedes om den Maade, paa hvilken Spørgsmaalet burde løses, og i den følgende Rigsdagssamling forelagde da Regeringen atter Sagen, men i en betydelig omarbejdet Skikkelse. Lovforslaget gav selvfølgelig Anledning til vidtløftige Debatter i begge Rigsdagens Thing og behandledes saavel i Folkethinget som i Landstinget i Udvalg. I Folkethinget afsluttedes Forhandlingerne med, at Thinget enstemmigt tiltraadte Lovforslaget og oversendte det til Landstinget. Det gennemførtes her, trods nogen Opposition, og var i Slutningen af Marts færdigt fra Rigsdagen. Den 31. Marts 1891 fik det kongelig Stadfæstelse.

Den saaledes gennemførte Lov overdrog det til Kjøbenhavns Havnebestyrelse for Kjøbenhavns Havnevæsens Regning at tilvejebringe Frihavnen under den Forudsætning, at der dannedes et Aktieselskab med en Aktiekapital af 4,000,000 Kr., der skulde paatage sig dels at bekoste Tilvejebringelsen og Vedligeholdelsen af de til Frihavns Udstyrelse fornødne Pakhuse, Skure, Kraner m. v., dels at vedligeholde de oven omtalte, af Havnevæsenet tilvejebragte Anlæg, mod at Selskabet overtog Frihavns Drift i 80 Aar. Dette Aktieselskab blev dannet gennem den danske Landmandsbank, og det overtager i Dag Frihavns Drift.

Det er altsaa Kjøbenhavns Havnevæsen, der dels ifølge

de det ved Loven paalagte Forpligtelser, dels ifølge Overenskomst med Frihavns-Aktieselskabet, har udført det kolossale Arbejde, der nu staar færdigt til at tages i Brug. Der er ingen Tvivl om, at Kjøbenhavns Havnevæsen har løst denne Opgave paa en i høj Grad ærefuld Maade. Den nye Havn, der er fuldført i Løbet af c. 3½ Aar, fremtræder som en af de bedste og med alle nyere Indretninger forsynede Havne i Verden, og den vil sikkert i Fremtiden gøre sine Bygmestre megen Ære. Det vilde føre for vidt, om vi her vilde forsøge paa at nævne alle de mange Kræfter, der have samvirket til Opnaaelsen af dette smukke Resultat; vi maa indskrænke os til at fremdrage dette og til at slutte os til den almindelige Anerkendelse, der i disse Dage bliver Havns Bygmestre til Del. — Det Aktieselskab, der altsaa i Dag overtager Frihavnen, har jo hidtil kun staaet i ringe Rapport til Offentligheden, idet det ikke direkte har ledet Frihavns eller dens Bygningers Anlæg. Dets Historie begynder altsaa først i Dag, og man har Ret til at vente, at de Tanker, der have ført til Frihavns Anlæg, nu med Dygtighed ville blive førte ud i det praktiske Liv og der forhaabentlig staa deres Prøve.

Frihavns-Aktieselskabets Bestyrelse bestaar af Etatsraad, Bankdirektør J. Glückstadt, Grosserer J. Bernburg, Grosserer, Folkethingsmand C. F. Hage, Ingeniør H. Hammerich og Nationalbankdirektør Strøm som valgte af Aktionærerne, samt Havnekaptajn, Kommandør Lüders og Kontrolrevisor Jacoby som valgte af Indenrigsministeriet. Frihavns administrerende Direktør er Grosserer E. Thielsen.

Selvfølgelig er Skibsfarten en af de Næringsveje, der med de største Forhaabninger ser hen til Kjøbenhavns Frihavn; denne Dag, da Frihavnen aabnes, er jo ogsaa i andre Retninger en Mærkedag for vor Skibsfart, idet Havneafgiften i Kjøbenhavns Havn dels ophæves, dels forandres til en Vareafgift, og idet Skibsafgiften bortfalder i alle Landets Havne. Skibsfarten har da Ret til at glæde sig over denne Dag, der betegner et Lyspunkt i en Tilværelse, der ellers i disse Tider ikke er straalende, og den har al Grund til at nære de bedste Ønsker for Frihavns Fremtid. Det er jo det karakteristiske ved denne, at den skaber Muligheder for ny Virksomhed, nye Indtægtskilder. Alle — selv de, der oprindeligt vare Frihavns Modstandere — maa ønske, at disse Muligheder i største Omfang maa blive udnyttede af dansk Foretagsomhed. Vi maa særlig ønske, at den danske Skibsfart maa blive saa nøje som muligt knyttet til Frihavnen, og at Dagen i Dag for begge maa være den første i en lykkelig Periode.

## St. Marc og St. Petersburg.

En Skibsfører skriver til Nord. Skibsrederforen.: *St. Marc* er, som bekendt for de flestes vedkommende, et Sted, hvorfra foregaar en stor Udskibning af Logwood, som regnes blandt den bedste fra Hayti. Havnen er let tilgængelig, men man maa have alting klart, før man løber ind i Bugten. Begge Ankere og 60 Favne Kætting

paa hvert, en god Forhalingstrosse og et Kæts- eller Tøjanker maa alt være paa rede Haand. Lødsen og Doktoren kommer ikke ombord, før Skibet er nær inde paa Ankerpladsen, og før disse har været ombord er det ej lovligt at ankre.

Man ankrer almindeligt med to Ankre, 30 og 25 Fv. Vand. Grunden er svært afgaaende, saa man kommer ikke langt ud, før der er et Dyb af 90 à 100 Favne. Af den Grund maa Skibet svinges med Agterenden tillands, medens

Søbrisen varer, og da fortoje i Land med ca. 90 Favne Fortøjning; man maa selv sørge for Fæstighed ved at bringe Tøjankeret i Land. Der findes nogle faa Fæstigheder i Land, Ankere, som tilhører det transatlantiske Dampskibs-Kompagni, og for disse betaler man 4 Dollar i Guld. Et Skib, bestemt til *St. Marc*, bør ikke løbe ind i Bugten, hvis man ej kan paaregne at faa ankre inden Kl. 5 Em.; efter Kl. 6 kommer ingen Doktor eller Lods ud og tillige er da for det meste Søbrisen slut.

Det har ofte hændet, at Skibe har maattet stikke et Anker fra sig, da det ej har været til at faa lettet, og det blev mig fortalt, at der laa en stor Del Ankere paa Bunden. Træffer man nu op i dette, er det selvfølgelig, at man maa stikke fra sig. Den Tid, jeg laa der, ca. 1 Maaned, var der to, som maatte gaa fra hver sit Anker. Skibene bliver der maalt, men kommer sjældent over den almindelige Tonnage. Proviant er der, som almindeligt paa disse Kanter, dyr. Fersk Vand er der for det meste til alle Tider, men det er urenligt, det fyldes fra en lille Elv, som udmunder der, og i den bader hele Dagen en hel Del Kvinder og Mænd, Heste m. m. og tillige sidder begge Strandbredder fulde med Kvinder, som vasker Klæder, saa det er tilraadeligt at være vel forsynet med Vand, inden man kommer der. Lastningen gaar for sig paa den Maade, at en Line sættes fra Skibet til Land, hvori Lægterne haler sig frem og tilbage.

Jeg indtog der en Ladning Logwood for D'Hrr. F. H. & Co., havde 30 Lastedage og blev lastet paa 24. Certepartiet var sluttet paa Barbados og indeholdt kun Fragt, stipuleret for Rumlast, og ingen for Dæk, maaske af den Grund, at det indeholdt følgende Klausul: »*No goods nor merchandise are to be taken on board neither in the cabin or on deck without the permission of freighter.*« Jeg blev flere Gange tilspurgt, om jeg vilde have Dækslast, og da jeg bestemte mig til at tage en Del, spurgte jeg, hvad Fragt de betalte for Dæk. Hertil blev svaret, at naar ingen anden Fragt var bestemt, var det den, som stod i Certepartiet — altsaa fuld Fragt. Jeg tog da ca. 30 Tons paa Dæk og afsejlede til *Falmouth* f. O. Efter 28 Dages Rejse ankom jeg dertil og blev beordret til *St. Petersburg*. Der er flere Steder i *Petersburg*, hvor man losses Logwood. Et af disse, som ligger imellem Kanalen og Byen, er et mindre godt Sted, da man har den aabne Bugt lige paa Kajen; tillige er der daarlige Fortøjningsfæstigheder, og Skibet maa tillige holdes fra Kajen ved Bommer. Der er jo Kaptajner, som har nægtet at gaa dertil, men dette er neppe tilraadeligt, da det kun foraarsager Tidsspilde m. m. Ved god Pasning af Skibet, gaar det godt an at ligge der, tillige har man Lov til at koge ombord og ligger fri og uforstyrret af Lægtene og Dampbaade. Som almindeligt lyder Logwood-Certepartierne paa at losse »*according to custom of the port*«. Hvad er *custom of port i Petersburg*? Saavidt jeg erfarede, var der vist ingen bestemt Bestemmelse desangaaende, thi da jeg ankom, spurgte jeg min Mægler eller dennes Klerk, hvor lang Tid der behøvedes til at losse min Last, 550 Tons Logwood. Svaret var 14 Dage. Da jeg fremdeles spurgte, om der ikke kunde være Udsigt til at losse hurtigere, blev der svaret nej, da Toldboden regulerede Arbejdet, og denne var som oftest sen til at veje Lasten.

Jeg begyndte da Losningen i Storlugen, c. 35 Tons pr. Dag; det gik smaat med at rulle Lasten iland, og jeg henvendte mig atter til min Mægler og ankede over samme og yttrede, at hvis det ej kunde gaa bedre med Losningen, maatte jeg gøre Fordring paa Erstatning for Forsinkelse, thi jeg syntes at jeg ialfald kunde forlange, at Lasten blev bragt i Land saa fort, som vi kunde losse i en Luge. Mægleren svarede mig da, at hvis jeg kom med en saadan Fordring, vilde jeg kun faa det Svar: »Hvorfor har Kaptajnen ikke lossen i 2 eller 3 Luger. Kaptajnen paa en Sundswall-Bark, som nys var ankommet, stod just ved Siden af mig, og jeg henvendte mig da til ham og sagde: »Hører De det Kaptajn! forlang nu De at faa lossen i to eller tre Luger, lad os se om det holder stik!« Kaptajnen

gjorde dette, og det viste sig da, at det gik an, saa at han lossede sin Last, 500 Tons, paa ca. 9 Dage, og det viste sig ogsaa, at der ikke var saa meget ivejen fra Toldbodens Side med at veje Lasten, for kunde de ikke følge med en Vægt, satte de 2 eller 3 i Gang, saa det var ikke mange Timer efter at Skibet var udlosset, før Lasten var vejet. Derfor vil jeg tilraade enhver Kaptajn, som ankommer til *Petersburg* med Logwood, at forlange at faa lossen i to eller tre Luger; Folk er jo ikke dyre, 1 Rupel pr. Mand.

Jeg har hørt, at i 1895 skal *Cronstadt* sløjfes for Koffardifart, og at Trafiken henlægges til *St. Petersburg*. Dette tør vel bevirke, at der bliver adskillig Omregulering deroppe.

## Fra Sø og Land.

I Følge Indberetning fra Konsulatet i New-York er Fyrbøder Eduard Bertram Wenck, født den 15de Maj 1857 i Hørsholm og Søn af daværende Barber sammesteds Carl Ed. Wenck, forsvunden fra Dampskibet »Hekla« den 2den f. M., medens Skibet befandt sig i aaben Sø.

Da den Forsvundnes Hjemsted og Arvinger ere Udenrigsministeriet ubekendte, opfordres enhver, der maatte kunne give Oplysning desangaaende, til derom at henvende sig til undertegnede Ministerium.

Udenrigsministeriet, den 1ste November 1894.

Skibsfører F. P. Rifbjerg af Marstal er, i Følge Meddelelse fra Liverpool, afgaaet ved Døden.

Som fransk Konsularagent i Esbjerg er Hr. L. D. Lauritzen udnævnt.

Præstø Amt bekendtgør d. 1. November, at der til Amtets 18de Forstrandsdistrikt er indbjerget 16 Stk. Fyrretømmer, 9' lange, 9" brede og 6" tykke.

I Følge Indberetning til samme Amt er der til Amtets 3die Forstrandsdistrikt indbjerget 39 Stkr. Sveller, 8' lange, 9" brede, 6" tykke, uden Mærke.

Ejerne af det bjergede opfordres til at anmelde og legitimere sig for Amtet inden Aar og Dag.

Til Havnefoged i Nibe er Lods Andersen udnævnt.

Sønand August Chr. Kruse fra Fyen, som var forhyret med Skibet »Celeste Burrill«, er druknet 13. Oktober f. A. paa Rejse fra Manilla til Philadelphia.

Kaalforsendelserne fra Amager til Amerika, som standsede paa Grund af den høje Told, er nu atter begyndt efter at Toldsatsen er forandret; et stort Parti afgik med Thingvalla forrige Tirsdag til New-York.

I Folkethinget er indbragt et Andragende fra Gudhjem Havnekommission om et Laan paa 30,000 Kr. til Havnens Udvidelse.

Det Hamburg-Sydamerikanske Dampskibsselskab, som har sat en Rute i Gang imellem Brasilien-Hamburg-Kjøbenhavn, agter at forhøje sin Aktiekapital med Kr. 3,750,000, hvorved den fordobles, til Anskaffelse af 5 nye Dampskibe, hvoraf 3 skal benyttes paa La Plata-Linien og 2 paa Syd-Brasilien-Linien. Paa en til den 20de ds. sammenkaldt Generalforsamling vil Forslaget blive sat under Afstemning.



## Fra Københavns Frihavn.

### Foreløbigt Reglement

angaende

#### hvad der ved Benyttelsen af Københavns Frihavn er at iagttage overfor Toldvæsenet.

Frihavnen betragtes i alle Toldvæsenet vedrørende Forhold som Udland. Som Følge heraf kunne Kreditoplags- og Godtgørelsesvarer udføres til Frihavnen mod Afskrivning i Oplaget, henholdsvis mod Toldgodtgørelse, under de samme Vilkaar, der ere gældende ved Udførsel af de nævnte Arter Varer til fremmed eller toldfrit Sted. Ligeledes kunne Varer fra Transitoplæg i kongeligt eller privat Pakhus samt fra Vare- og Spritfrilagerne saavel som Omladningsgoods, indført med i Københavns Havn eller ved Toldboden lossende Skibe, udføres til Frihavnen i ufortoldet Stand, ligesom indenlandske, fremmede og frigjorte Varer, for hvilke Toldgodtgørelse ikke kræves, selvfølgelig kunne udføres til Frihavnen.

Alle fra Frihavnen til Toldterritoriet indførte Varer — derunder ogsaa Varer, som ere bestemte til Gennemførsel til Udlandet — betragtes og behandles af Toldvæsenet som kommende fra udenrigs Sted uden Hensyn til, om saadanne Varer maatte være indgaaede til Frihavnen fra Toldterritoriet som indenlandske eller fremmede og frigjorte.

I Toldkammerbygningen i Frihavnen kan foregaa dels Toldklarering af Varer — Oppebørsel af de eventuelt pligtige Afgifter herunder indbefattet — dels Ekspedition af Varer, der som uberigtigede skulle afgaa til indenlandsk eller udenlandsk Sted, samt endelig Undersøgelse af Kreditoplags- og Godtgørelsesvarer, der udføres til Frihavnen, alt under Iagttagelse af de nedenfor foreskrevne nærmere Bestemmelser.

Tiden for den nævnte Toldekspedition er:

fra April til ultimo September fra Kl. 7 Fm. til Kl. 3½ Efterm.,

i Marts, Oktober og November fra Kl. 8 Fm. til Kl. 3 Efterm.,

i December, Januar og Februar fra Kl. 9 Fm. til Kl. 3 Efterm.

Ønskes Toldvæsenets — Opsynets eller Regnskabsførers — Tilstedeværelse udenfor den angivne Tid, vil Begæring derom saavidt muligt blive efterkommet, og vil Rekvirenten da have at erlægge Diæter til paagældende Opsyn og til Regnskabsføreren efter de for Københavns Toldsted gældende anordningsmæssige Bestemmelser.

Iøvrigt foreskrives følgende Bestemmelser for Vareførselen og Skibsfarten m. v. til og fra Frihavnen:

#### A. For Trafiken til Frihavnen.

##### I. Landværts.

###### Persontrafiken.

Gennem Porten udfor Nordre Frihavnsvej samt gennem den søndre Port er der saavel Dag som Nat Adgang til Frihavnen for Personer samt for indenlandske, fremmede og frigjorte Varer, for hvilke der ikke kræves Toldgodtgørelse. Gennem Porten ved den sydlige Klareringspost (paa Nordspidsen af Østmolen) er der ligeledes Dag og Nat Adgang til Frihavnen, men kun for Personer.

###### Godstrafiken.

a. For Varer, der udføres fra Københavns Toldsted mod Afskrivning i Kreditoplaget eller mod Toldgodtgørelse.

Den paagældende Udfører udsteder Prima- og Sekunda-Angivelse, der affattes ganske som de Angivelser, der skulle udstedes ved deslige Udførseler til Udlandet. Disse Angivelser protokolleres i Oppebørselskontoret i Frihavnen, og Varerne, der skulle indpassere gennem den søndre Port og ved Ind-

førselen forevises for Toldopsynet dersteds, skulle henføres til Undersøgelse i Toldkammerbygningen.

Udenfor den ovenfor nævnte for Toldekspeditionen i Frihavnen fastsatte Ekspeditionstid kunne den nævnte Art Varer ligeledes indføres til Frihavnen, naar de forinden ere undersøgte i Eftersynslokalet paa Gammelholm eller — hvis saadan Undersøgelse ikke udtrykkeligt er henlagt til dette Lokale — i et af Havnedistrikterne eller paa Toldboden, samt naar de ankomme til Frihavnen under Toldplombering eller Forsegling, saaledes at Portopsynet dersteds ved Varernes Indgang i Frihavnen kun har at forvisse sig om, at Toldlukket er ubeskadiget og at Kolliernes Art og Mærker stemme med Angivelsen. Udførselsangivelserne protokolleres da i det paagældende Havneoppebørselskontor og tilbagesendes samme, efter at Opsynet i Frihavnen at være forsynede med Attestation om Varernes rigtige Indførsel til Frihavnen.

Undtagelser fra denne Regel kan af Overopsynet indrømmes ved Indførsel til Frihavnen mod Toldgodtgørelse eller Afskrivning i Oplaget for de t. Eks. til Æg, Kaal, Tændstikker, Kød og Flæsk o. desl. anvendte Emballager eller for det til Kød og Flæsk samt Smør anvendte Salt, saavel som ogsaa med Hensyn til Øl, der indføres til Frihavnen mod Afskrivning paa Bryggeriernes Konti, — alt under Forudsætning af, at Overopsynet skønner, at Portopsynet er i Stand til at foretage den tilbørlige Undersøgelse af disse Varer. Skulde de Portopsynet som saadant paahvilende Forretninger ikke tilstede samme at foretage denne Undersøgelse, maa særligt Opsyn rekvireres, og Rekvirenten betaler da anordningsmæssige Diæter til dette Opsyn.

b. For Varer, der udføres fra Toldbodens Transitoplæg eller fra Frilageret — Spritfrilageret herunder indbefattet.

Der udfærdiges sædvanlig Udførselsangivelse, som protokolleres i Toldbodens Havneoppebørselskontor, henholdsvis i Frilager-Oppebørselskontoret. Varerne, der efter Omstændighederne toldplomberes eller ledsages til Frihavnen, skulle indgaa ad den søndre Port og forevises for det derværende Opsyn, som afgiver Attest paa Angivelsen om rigtig Indførsel, hvorefter Angivelsen tilbagesendes af Toldopsynet til det Kontor, hvor Protokollationen er sket.

Afgaa Varerne i Jernbanevogn ad den lukkede Forbindelsesvej, ledsages eller plomberes Vognen. Finder Ledsagelse Sted, afgiver den ledsagende Toldofficiant Attest om, at Vognen er rigtigt indgaaet i Frihavnen; anvendes Toldlukke, skal der i Frihavnen tilkaldes Toldopsyn, der skal undersøge, om Toldlukket er ubeskadiget, og derefter aftage dette, hvorom Attest gives paa Angivelsen.

c. For Varer, der udføres fra privat Transitoplæg i København.

Angivelsen protokolleres i det Havneoppebørselskontor, i hvis Distrikt Transitoplaget er beliggende. Varerne, der saavidt muligt skulle afgaa under Toldlukke, forevises for Toldopsynet ved den søndre Port, der om Varernes rigtige Indgang i Frihavnen afgiver Attest paa Angivelsen, som derefter tilbagesendes det paagældende Oppebørselskontor.

d. For indenlandske, fremmede og frigjorte Varer, for hvilke ingen Godtgørelse kræves.

Varerne, der kunne indføres baade gennem den nordlige og den sydlige Port, skulle være ledsagede af en Angivelse, der indeholder Oplysning om de paagældende Varers Mængde og Beskaffenhed. Disse Angivelser afleveres til Portopsynet, som i Løbet af Dagen afleverer dem attesterede om Indførselen til Oppebørselskontoret, hvor de protokolleres summarisk.

e. For Omladningsgoods, der indføres fra Skibe ved Toldboden eller i Havnen.

Angivelsen protokolleres i det Havneoppebørselskontor, ved hvilket Skibet er indklareret. Varerne skulle indgaa ad den søndre Port. Opsynet dersteds afgiver Attest om rigtig Indførsel, hvorefter Angivelsen returneres til det Oppebørselskontor, ved hvilket den er protokolleret.

f. For Transitoplags-, Kreditoplags- og Godtgørelsesvarer, der fra andet Toldsted end Kjøbenhavn udføres til Frihavnen.

Paa Afsendelsesstedet behandles Varerne i et og alt paa samme Maade, som om de vare bestemte til fremmed Sted. Den paagældende Toldseddel protokolleres i Frihavns Oppebørselskontor, der tilstiller Afsendelsesstedet Ankomstattest. For saa vidt Varerne ikke ere afgaaede under Toldlukke, men med undersøgt Indhold, henføres de til nærmere Undersøgelse i Toldkammerbygningen i Frihavnen, for hvilken Undersøgelse der, naar den ønskes foretaget udenfor Ekspeditionstiden, maa erlægges anordningsmæssige Diæter til paagældende Opsyn.

## 2. Søværts

a. Farten til den 12 Fods Havn samt til den Del af det nordre Bassin, der ikke er Frihavn.

Førere af Fartøjer af enhver Art, der skulle have Anlæg enten ved den Del af Bolværket i det nordre Bassin, der ikke henhører til Frihavnen, eller i den saakaldte 12 Fods Havn, ere pligtige til ved Indpassagen til det nordre Bassin at melde sig hos den derværende Toldpost og at opgive Skipperens og Fartøjets Navn, Ladningens Beskaffenhed samt Stedet, hvorfra Fartøjet kommer.

Disse Oplysninger opføres i den af bemeldte Toldpost førte Journal. Saasart Fartøjet er fortøjet ved Bolværket, melder Føreren sig hos Toldopsynet i Distriktet samt foretager Indklarerung i Toldbodens Havneoppebørselskontor.

b. Farten fra Udlandet til Frihavnen.

Fartøjer af enhver Art, der ankomme direkte fra Udlandet og ere bestemte til Frihavnen, kunne som Regel indgaa i Havnen uden Anmeldelse for Toldopsynet. Er Skibet forinden dets Ankomst bordet af Toldvæsenet og forseglet eller inkvireret, er Skipperen forpligtet til før Indpassagen at aflevere til Toldposten ved Indløbet den af ham medbragte Inkvirerings- eller Forseglingsattest, hvorefter det for Skibet eventuelt anbragte Toldlukke efterses og fratages af Toldopsynet. Kan Toldlukket ikke paavises Toldopsynet i Frihavnen i uskadt Stand, er Skipperen ifalden Mulkt efter Toldforordningens § 103, eventuelt § 104.

Det er en Selvfølge, at de under Punkterne a. og b. nævnte Fartøjer først kunne indgaa i Havnen, efter at de have opfyldt de dem efter Karantæne-Anordningerne paa hvilende Forpligtelser.

c. Farten fra indenrigs Sted til Frihavnen.

1. Fra Kjøbenhavns Tolddistrikt.

Angivelser paa Kreditoplags- eller Godtgørelsesvarer, paa Varer fra Frilageret og fra Toldboden eller privat Transitoplag samt paa Omladningsgoods protokolleres i det Havneoppebørselskontor, i hvis Distrikt Indladningen foregaar. Angivelse paa Varer fra Frilager bogføres dog tillige i Frilager-Oppebørselskontoret.

Kreditoplags- og Godtgørelsesvarerne undersøges — eventuelt plomberes eller forsegles — af Toldopsynet i Indladningsdistriktet, med mindre Undersøgelsen efter de gældende Bestemmelser skal foregaa i Eftersynslokalet paa Gammelholm.

Omladningsgodset afgaar under Toldlukke eller Ledsagelse til Indladningsstedet. Varer fra Frilageret eller fra Toldbodens Transitoplag behandles henholdsvis i Frilageret og i Toldbodens Forsendelsesvejerbod og afgaa derefter under Toldlukke eller Ledsagelse til Indladningsstedet, og Varer fra privat Transitoplag behandles af Toldopsynet i det Distrikt, i hvilket Oplaget er beliggende, og afgaa under Toldlukke

eller Ledsagelse til Indladningsstedet. Naar det ved Indladningen posthavende Toldopsyn har afgivet Attest paa de paagældende Angivelser om, at de i samme omhandlede Varer ere indladede, afleveres Angivelserne til Oppebørselskontoret paa Indladningsstedet. Der udstedes derefter en Generalangivelse, lydende paa, at Skipper N. N., førende Fartøjet N. N., dr. Tons, indkommet den fra N. N., afgaar til Frihavnen med Varer efter Stkr. Angivelser. De indladede Varers Bestuvning ansættes efter Skøn af Opsynet, som paa Generalangivelsen oplyser, om Fartøjet afgaar under Ledsagelse eller under Toldlukke, og der udstedes derefter en i Overensstemmelse med Generalangivelsen affattet Toldseddel, der af Skipperen afleveres til Toldopsynet ved det paagældende Indløb. Dette Opsyn undersøger, om det eventuelt for Fartøjet anbragte Toldlukke er ubeskadiget, fratager dette og paaser, at Fartøjet indgaa i Frihavnen. Herom afgives Attest paa Toldsedlen, der remitteres til Udstedelsesstedet.

Som Regel maa Fartøjer med den her omhandlede Art Varer kun afgaa til Frihavnen under Toldlukke eller Toldledsagelse.

Overopsynet i Afgangsdistriktet skal dog være bemyndiget til at tilstede Afvigelse fra denne Regel, naar saadant efter samtlige i det foreliggende Tilfælde tilstedeværende Omstændigheder skønnes ubetænkeligt. Indladningsangivelserne skulle da medfølge Fartøjet i forseglede Konvolut, og ved Fartøjets Losning i Frihavnen skal Toldopsynet forvisse sig om Ladningens Overensstemmelse med de medbragte Tolddokumenter. Efter at være attesterede, tilbagesendes disse Dokumenter af Toldopsynet til det eller de Regnskabskontorer, hvor de ere protokollerede.

Naar indenlandske, fremmede og frigjorte Varer, hvoraf ingen Godtgørelse kræves, agtes udførte søværts til Frihavnen, skulle Afladerne udstede Udførselsangivelser indeholdende Oplysning om de udførte Varers Beskaffenhed og Mængde. De protokolleres i det Havneoppebørselskontor, i hvis Distrikt Indladningen foregaar, og der udfærdiges Generalangivelse og Toldseddel som foran nævnt. Toldsedlen medgives Skipperen, der afleverer den til Toldopsynet ved det paagældende Indløb. Den tilbagesendes efter at være attesteret af Toldopsynet, til vedkommende Havneoppebørselskontor.

Ere deslige Varer sammenblandede med Transit-, Kreditoplags- eller Godtgørelsesvarer, forholdes i et og alt paa den foran for sidstnævnte Varer ommeldte Maade.

Fartøjer, som, efter at have losset en Del af deres fra Udlandet indbragte Ladning i Kjøbenhavns gamle Havn, afgaa med Restladning til Frihavnen, skulle erhverve sig sædvanlig Bevilling til Udpassage gennem Bommen og afgaa derefter under Toldlukke eller Ledsagelse til Frihavnen. Den af vedkommende Havneoppebørselskontor udfærdigede Toldseddel, der følger med Skibet, remitteres i attesteret Stand til Udførselsstedet.

## 2. Fra det øvrige Indland.

Naar et Fartøj er bestemt til Frihavnen, skal det paa Afgangsstedet behandles ganske paa samme Maade, som om det var bestemt til udenlandsk Sted, og Fartøjet skal følgelig medbringe specificeret Toldseddel over samtlige medhavende Varer, altsaa saavel over de uberigtigede Varer og Godtgørelsesvarer som over de indenlandske, fremmede og frigjorte Varer. Deslige Fartøjer skulle, saavidt muligt, hvis de medfører andet end indenlandske, fremmede og frigjorte Varer, paa Afgangsstedet forsynes med Toldlukke. Toldsedlen afleveres til Toldopsynet ved det paagældende Indløb, der undersøger om Toldlukket er ubeskadiget, fratager dette og afgiver Attest derom paa Toldsedlen. Ankommer Skibet uforseglet, forholdes der som foran bestemt med Hensyn til den søværts Trafik fra Kjøbenhavns Tolddistrikt til Frihavnen. Toldsedlerne afleveres daglig til Oppebørselskontoret i Frihavnen, der protokollerer dem samt udfærdiger og afsender Ankomstattest til Afgangsstedet, hvis en saadan Attest efter de gældende Regler skal udstedes.

## B. For Trafiken fra Frihavnen.

### I. Landværts.

#### Persontrafikken.

Gennem Porten udfor Nordre Frihavsvej samt gennem den sydlige Port er der saavel Dag som Nat Passage for Personer, kommende fra Frihavnen.

Rejsegods, brugt Værktøj eller brugte Gangklæder o. s. v., der medbringes af de Udpasserende, kunne efter mundtlig Anmeldelse af disse undersøges og behandles af Toldopsynet ved bemeldte Porte, hvilket Opsyn derhos er bemyndiget til at beregne og opkræve Tolden af de toldpligtige Genstande, som eventuelt maatte forefindes mellem deslige Varer, samt Varc-afgift og eventuelt Arbejdspenge. Ved den nordre Port kan saadan Klarering dog kun finde Sted, forsaavidt den Told, der bliver at erlægge, udgør under 10 Kr. I andet Fald skal Toldbehandlingen ske ved den søndre Port. De oppebaarne Afgifter indføres i et af Overtoldinspektoratet autoriseret Hefte, gældende for en Maaned, og afleveres daglig til Oppebørselskontrolløren i Frihavnen.

Gennem Porten ved den sydlige Inkvireringspost (paa Nordspidsen af Østmolen) maa der ikke fra Frihavnen ud-føres Varer af nogensomhelst Art.

Egentlige Handelsvarer af enhver Art og i hvilket som helst Kvantum kunne derimod, selv om de maatte være told-frie, ikke fraføres Frihavnen uden at være behandlede paa den nedenfor foreskrevne Maade.

#### Godstrafiken.

##### a. For Varer, der angives til Toldberigtigelse eller til Kreditoplæg.

Angivelserne protokolleres henholdsvis i Oppebørselskontoret i Frihavnen eller i Kreditoplagskassererkontoret, hvorefter Varerne som Regel skulle indbringes i Vejerboden til Undersøgelse af Toldvæsenet. Naar Toldbehandlingen er tilendebragt, afleverer Klareren Fortoldningsangivelserne til Oppebørselskontoret, hvor de pligtige Afgifter beregnes og opkræves, hvorimod Kreditoplagsangivelserne afleveres til Kreditoplagskassererkontoret. Først naar dette Kontors Attest foreligger for, at Varerne ere tilskrevne den Paagældendes Konto og at Vareafgiften — hvis Opkrævningen deraf bliver overdragen til Toldvæsenet — er betalt, kunne de fraføres Frihavnen.

Samtlige de her ommeldte Varer maa som Regel ikke fraføres Frihavnen uden at være emballerede og forsynede med Mærke. Til Vejledning for Portopsynet skal Toldkvit-teringen eller Oplagssedlen indeholde Oplysning om Mærket og om Emballagens Art.

Toldinspektøren ved Frihavnen er bemyndiget til at til-stede Toldbehandling udenfor Vejerboden af toldfrie eller told-pligtige Varer. De nærmere Betingelser, under hvilke en saadan Toldbehandling kan ske, fastsættes i hvert enkelt foreliggende Tilfælde af ham.

Samtlige de i Vejerboden toldbehandlede Varer skulle som Regel fraføres Frihavnen gennem Toldbodporten, og de udenfor Vejerboden behandlede Varer enten gennem den søndre eller den nordlige Port; men Toldinspektøren skal være bemyndiget til at fravige disse Bestemmelser, naar saadant af ham skønnes ubetænkeligt, og at tillade, dels at i Vejerboden toldbehandlede Varer udføres gennem de øvrige Porte, dels at i eller udenfor Vejerboden toldbehandlede Varer fraføres Frihavnen søværts. Betingelserne for disse Indrømmelser fastsættes af Toldinspektøren i hvert enkelt foreliggende Tilfælde.

##### b. For Varer, der oplægges paa Toldbodens Transitoplæg.

Angivelsen, der, forinden Godset maa fraføres Frihavnen, skal protokolleres i Toldbodens Havneoppebørselskontor og der-efter afgives til Pakhusforvaltningen til Optagelse i sammes Regn-skab, skal indeholde nøjagtig Oplysning om de paagældende Kollis Slags, Mærke, Nummer, Modtagerens Navn samt, hvis Varerne ere brandfarlige, Oplysning derom. I Frihavnen ind-

lades Godset i Jernbanevogn eller paalæsses andre Vogne uden noget som helst Tilsyn fra Toldopsynet dersteds, der overfor det nævnte Gods kun har at drage Omsorg for, at Godset rigtigt indgaar paa Toldboden, eventuelt ved An-vendelse af Toldledsagelse eller Plombering. Her losses det under Toldtilsyn, og skønnes det nødvendigt af paagældende Opsynskontrollør, føres der sædvanlig Losseoptegnelse over Godset, der modtages af Pakhusforvaltningen. Losseopteg-nelsen vedlægges Oplæggelsesangivelsen.

Kan der paa det Tidspunkt, Angivelsen frembydes til Protokollation i Toldbodens Havneoppebørselskontor, ikke afgives Oplysning om de paagældende Kolliers Art, Mærker o. s. v., kan den paa Toldboden jourhavende Toldinspektør ved Paategning paa Angivelsen undtagelsesvis meddele Til-ladelse til, at den desuagtet protokolleres.

Specificeret Angivelse skal dog afgives snarest muligt. Det overlades til bemeldte Toldinspektør at afgøre, om der, udover hvad der ovenfor er foreskrevet med Hensyn til Los-ningen af Vognene paa Toldboden, skal føres yderligere Kontrol ved Losningen af saadanne Vogne, for hvilke speci-ficeret Angivelse ikke straks foreligger, og da hvilken. Den her omhandlede specificerede Angivelse vedlægges Oplæggelses-angivelsen.

##### c. For Varer, der oplægges paa Varefrilageret.

Efter en i Frilager-Oppebørselskontoret protokolleret Op-læggelsesangivelse afgaa Varerne fra Frihavnen — ad den lukkede Vej eller gennem den søndre Port — event. under Toldledsagelse eller Toldlukke til Toldboden. Oplæggelsen sker efter Angivelsen paa sædvanlig Maade gennem Forsen-delsesvægten dersteds.

##### d. For Varer, der oplægges paa privat Transitoplæg.

Angivelsen protokolleres i det Havneoppebørselskontor, i hvis Distrikt Transitoplaget er beliggende. Naar en saadan protokolleret Angivelse foreligger, undersøges og tariferes Va-terne i Vejerboden i Frihavns Toldkammerbygning, hvorefter Varerne under Toldlukke eller Toldledsagelse gennem Told-bodporten afgaa til Oplæggelsesstedet. Den af Toldopsynet i Frihavnen attesterede Angivelse erholder af Toldopsynet paa Oplæggelsesstedet Attest om rigtig Indlæggelse og af-leveres derefter til Havneoppebørselskontoret.

Toldinspektøren ved Frihavnen er bemyndiget til at ind-rømme, at de her ommeldte Varer undersøges udenfor Vejer-boden i Frihavnen, og at de fraføres Frihavnen enten gennem den nordlige eller søndre Port eller søværts. De nærmere Betingelser for deslige Indrømmelser fastsættes af ham efter de i hvert enkelt Tilfælde foreliggende nærmere Omstændig-heder.

##### e. For Varer, der forsendes som uberigtigede til andet indenlandsk Sted end Kjøbenhavn.

Angivelsen protokolleres i Frihavns Oppebørselskontor, der udsteder Toldseddel og erhverver Ankomstattest fra Be-stemmelses-Toldstedet. De iøvrigt foreskrevne almindelige Bestemmelser for landværts Forsendelse af uberigtiget Gods komme ogsaa i et og alt til Anvendelse ved deslige For-sendelser fra Frihavnen.

##### f. For Varer, der forsendes til Udlandet.

Angivelser paa Varer, der fra Frihavnen afgaa i Jern-banevogn, protokolleres i Frihavns Oppebørselskontor. Kan Godset afgaa i toldlukket Jernbanevogn eller under Told-ledsagelse, behøver Angivelsen kun at indeholde Oplysning om Kolliernes Stykketal.

I andet Fald skal Angivelsen indeholde Oplysning om Emballagernes Art, Mærker og Vægt, og hvert enkelt Stykke Gods skal da forsynes med Plombe. Med Hensyn til Varer, der afgaa i toldlukket Vogn eller under Ledsagelse, skal Toldop-synet i Frihavnen saavidt muligt kontrollere, at Stykketallet stemmer med Angivelsen, men saadan Kontrol kan dog fra-faldes for uemballerede Varer, saasom Jern i Stænger og

Bundter samt i Plader o. s. v. Oppebørselskontoret udsteder Toldseddel og erhverver Ankomstattest fra sidste danske Toldsted.

Afgaa Varerne til Indladning i et af Havnedistrikterne, protokolleres Angivelsen i det Havneoppebørselskontor, i hvis Distrikt Indladningen foregaar. Angivelsen skal indeholde Oplysning om Kolliernes Art, Antal, Mærker og Vægt. De afgaa under Toldlukke eller Toldledsagelse gennem den søndre Port, hvor Godset afkonfereres med den medfølgende Angivelse, der af Toldopsynet paa Indladningsstedet afgives til Havneoppebørselskontoret.

Tilladelse til Førsej gennem den nordlige Port eller søværts kan tilstedes af Toldinspektøren ved Frihavnen, der i hvert foreliggende Tilfælde foreskriver de nærmere Betingelser i saa Henseende.

Angivelser paa Varer, der forsendes pr. Post, protokolleres i Frihavns Oppebørselskontor, der udsteder Toldseddel og erholder Postvæsenets Attest om Udførselen.

Den ved Varernes Toldbehandling paa ovennævnte Maader nødvendige Arbejdskraft leveres af Frihavns-Aktieselskabet, eventuelt af de Paagældende selv. I Tilfælde, hvor privat Arbejdskraft benyttes, afgiver Toldopsynet paa den paagældende Angivelse Attest herom.

## 2. Søværts.

Førerne af fra Frihavnen udgaende Fartøjer, Baade og Pramme af enhver Art ere pligtige til uden speciel Opfordring fra Toldopsynets Side at stoppe op og melde sig hos Toldopsynet ved det paagældende Udløb, ligesom de, naar de prajes af Toldopsynet paa det udfor Frihavnen stationerede Dampfartøj, ere pligtige til at stoppe op for dette.

Naar et Fartøj stopper op ved Udløbet, begive Toldassistenten og Roersbetjenten ved den paagældende Post sig snarest mulig ombord i Fartøjet, hvis Ladningsdokumenter de lade sig forevise for at skaffe sig Kendskab om Fartøjets Bestemmelsessted og Ladningens Beskaffenhed. Erklærer Skibsføreren at være bestemt direkte til udenrigs Sted, og bestyrkes dette Udsagn ved de i Skibspapirerne indeholdte Oplysninger, kan Fartøjet afgaa uden Inkvirering eller Behandling af nogen Art fra Frihavnsopsynets Side. Lægger det sig i kortere eller længere Tid til Ankers paa Inderreden, træffes der af Toldassistenten paa Dampfartøjet Bestemmelse om, hvorvidt der i det foreliggende Tilfælde er Grund til ved særlige Foranstaltninger — Forsegling af Fartøjet, Anbringelse af Vagt paa dette — at sikre sig imod ulovlig Vareførsel fra Fartøjet.

Viser det sig, at Fartøjet er bestemt til indenlandsk Sted udenfor Kjøbenhavn eller til Udlandet via saadant indenlandsk Sted, forelægges der Skipperen til Udfyldning et Inkvireringsrevers, hvori han under sin Haand angiver sit Bestemmelsessted samt meddeler Oplysning dels om, hvilke Varer der indehaves udenfor det egentlige Lasterum, dels om de forskellige Adgange til Lasten saavel som om de Rum, hvori Varer kunne henstaves. Efter at denne Erklæring er afgiven, foretages Inkvirering af Skibet.

Adgangene til Lasterummet sættes saavidt muligt under Forsegling, og de udenfor Lasterummet eventuelt værende Varer identificeres saa meget som muligt.

Om alt, hvad der fra Toldopsynets Side er foretaget, meddeles Oplysning i Inkvireringsreverset, der udfærdiges in duplo. Det ene Eksemplar medgives Skipperen til Aflevering paa Bestemmelsesstedet, det andet Eksemplar tilstilles nævnte Toldsted pr. Post af Toldopsynet ved Frihavnen.

Kan Toldforsegling ikke anvendes, eller skønnes denne af en eller anden Grund ikke at være hensigtsmæssig, afgøres det af Overopsynet i Frihavnen, om der skal medgives Skibet Toldledsagelse. Under Ledagselsen er Skipperen pligtig til at give den ledsagende Toldofficiant sædvanlig Skibskost mod kontant Betaling samt Ly under Dækket, naar Omstændighederne maatte fordrø det. Den ledsagende Toldofficiant erholder i Diæter 2 Kr. for hvert Døgn, Ledagselsen varer, regnet fra den Tid, han gaar ombord i Fartøjet, og indtil han vender tilbage til Kjøbenhavn, samt Befordringsgodtgørelse for Rejsen tilbage til Kjøbenhavn (3. Klasse Jernbane, 2. Klasse Skib). Et paabegyndt halvt Døgn regnes for et fuldt halvt Døgn. Naar et Fartøj kan forsegles, men Skipperen i Stedet derfor ønsker Ledagselse, betales de her ommeldte Udgifter af ham, i andet Fald afholdes de af Toldkassen.

Med Hensyn til Fartøjer, Baade og Pramme af enhver Art, der fra Frihavnen afgaa til Kjøbenhavns Toldsted, forholdes paa samme Maade som ovenfor bestemt, dog selvfølgelig saaledes, at der ikke her udbetales den eventuelt ledsagende Toldofficiant Diæter for Ledagselse. Samtlige disse Fartøjer, Baade og Pramme ere i Almindelighed pligtige til at gøre Indklarerer ved Toldbodens Havneoppebørselskontor. Dog tillades det de Pramme og Fartøjer, der besørge Varetransporten mellem Frihavnen og Kjøbenhavns øvrige Havn at indklarerer ved det Havneoppebørselskontor, i hvis Distrikt de skulle losse.

Indkomme de saa betimeligt gennem Toldbodbommen, at de kunne overtages af Opsynet i det Distrikt, hvortil de ere bestemte, ledsager den fra Frihavnen eventuelt medfølgende Toldofficiant Fartøjet til Bestemmelses-Distriktet, hvor han afløses; i andet Fald afløses han ved Foranstaltning af Toldbodens Havnekontrol, der bestemmer, om og under hvilke Betingelser Fartøjet kan gaa op i Havnen, eller om det skal lægge til ved Toldboden og der besættes med Vagt eller toldlukkes.

Ønsker en Skipper at erholde Fritagelse for at stoppe op ved Udpassagen fra Frihavnen, skal Overopsynet kunne tillade, at den foran omhandlede Inkvirering og Forsegling kan foregaa, medens Skibet henligger ved Frihavns Bolværk, men Fartøjet maa da, efter at disse Forretninger ere tilendebragte, uopholdelig afgaa fra Havnen, og Skipperen maa i det Hele underkaste sig de Betingelser, der af Overopsynet foreskrives for Indrømmelsen af en saadan Tilladelse.

Toldlovgivningens almindelige Straffebestemmelser komme i deres Helhed til Anvendelse i Tilfælde af Overtrædelser af de her givne Regler for Trafiken til og fra Frihavnen.

I Forbindelse med nærværende foreløbige Reglement vil der fra Finansministeriets 2det Revisions-Departement blive givet hertil hørende Regnskabsbestemmelser.

Generaldirektoratet for Skattevæsenet,

Kjøbenhavn d. 16 Oktober 1894.

Blechingberg.

*d' Auchamp.*

I ovenstaaende Rubrik »**Fra Kjøbenhavns Frihavn**« offentliggøres efterhaanden samtlige for Frihavnen gældende Bestemmelser, Reglementer, Takster m. m.

## Literatur.

Jacob Ahlers: York-Antwerp Rules 1890 im englischen Originaltext und in deutscher Uebersetzung nebst erläuternden Anmerkungen, 2de Auflage (Hamburg 1894); 30 Sider.

Denne lille Piece, der er blevet Redaktionen tilstillet, indeholder en kort historisk Fremstilling af, hvorledes York og Antwerpen Reglerne efterhaanden ere trængte igennem til en glædelig, almindelig Anerkendelse. Derefter følge Reglerne selv i engelsk Tekst og tysk Oversættelse. Og endelig gives i Anmærkningerne nogle kortfattede Oplysninger om en Del af de Betragtninger, der have gjort sig gældende, med Hensyn til de Forandringer, som ved Reglerne af 1890 ere foretagne i Reglerne af 1877.

E. T.

## Træskibsbyggeriet i Nordby paa Fanø.

Fra Nordby paa Fanø skrives til os: Fredagen den 2. November vajede der Flag i Nordby Havn og mange Mennesker vare — som det altid er Tilfældet, naar et Skib løber af Stabelen her i Byen — forsamlede paa Skibsbygmester S. Abrahamsens Værft, hvor et nyt, smukt og solidt bygget Brig-skib stod »i Sadlen«, færdigt til at ruller ud i Vandet. Snart lød der lystige Opsange, medens de unge Sømænd og andre rask toge fat paa Gangspillene. Langsomt, men sikkert gled Skibet ud i sit rette Element og blev flot samme Dags Eftermiddag.

Briggen, hvis Navn er »Sophie«, og som er bygget i indeværende Aar, har en Tonnage af 254,64 Register Tons, tilhører et Aktieselskab og er bygget til højeste Klasse i 16 Aar i Bureau Veritas. Skibets Fører er Kaptajn N. M. Svarrer, dets korresponderende Reder Hr. S. Abrahamsen, begge her af Byen. I de nærmeste Dage kommer der en Slæbedamper fra Hamburg for at bugserer Briggen til denne By, hvor »Sophie« skal tilrigges og forkobres. At Rederiet finder sin Regning ved at ofre 500 Mark for at faa Skibet slæbt til Hamburg og at man lader det tilrigge i den fremmede By, hvorved baade Arbejde og Fortjeneste gaa tabte for vort Fædreland, skyldes vor urimelige Toldlov, idet Tolden paa Sejl og Tovværk langt overstiger det nævnte Beløb. I de 22 Aar, Hr. S. Abrahamsen har virket som Skibsbygmester her i Byen, har han — foruden Baade og mindre Fartøjer — bygget 28 større Fartøjer; heraf ere 5 forliste, medens 23 gaa i overseisk Fart, alle fordelagtigt kendte for deres Soliditet og fortrinlige Sejldygtighed.

I den nærmeste Fremtid vil paa det nævnte Værft Kølen blive lagt til et Barkskib paa henimod 400 Register Tons, hvilket Skib forventes at kunne løbe af Stabelen i Sommeren 1895.

H. P.

## Ugens Havarier.

**Fra Frederikshavn skriver vor Korrespondent den 6. November:**

De i sidste Meddelelse omtalte, paa Læsø Sydside strandede Fartøjer viste sig at være Galeasen »Pandora«, Skipper Rasmussen, af Svendborg, der var paa Rejse fra Nakskov til Skien med Byg, samt 3-mst. Skonnert »Rapid«, Skipper Halvorsen af Langesund, paa Rejse fra Odense til Norge, ledig. Bjærgningsdamperen »Frederikshavn« indkom i Torsdags

Morges med Galeasen paa Slæb, den er kun lidt beskadiget og vil vistnok kunne fortsætte Rejsen, naar Lasten, der er bleven en Del forskubbet, er bleven læmpet. 2 Læsøboere bleve under Bugseringen hertil Havnen en Del forslaaede af en Braadsø og vare nær bleve kastede overbord. Samme Dag lykkedes det »Frederikshavn« at tage Skonnerten af Grunden og indbugserer den i Havnen. Ved Grundstødningen mistedes Fokkemasten ligesom Stormastens Topstang knækkede. Fartøjet bliver repareret her. Aarsagen til Strandingerne var den stærke sydøstlige Storm og Regntykning.

Augusta, Dpskb., af Thisted, Kløvborg, der drev ind paa Thyborønkanalens Sydside, er af Svitser bugseret til Helsingørs Værft for at reparere.

Newbridge, Dpsk., Clark, af Leith, til Pillau med Kul, strandede ud for Harboøre. Svitser Damper og 60 Kystbjergere arbejdede i Lørdags med at kaste Kul overbord; da Søen tiltog, forlod Bjærgningsdamperen Skibet og tilkaldte Redningsbaadene »Flyvholm« og »Thyborøn«. En Del af Mandskabet og en Del Kystbjergere reddedes Mandag i Land ved Raketapparat og Redningsbaade. (R. B.)

**Fra Skagen skriver vor Korrespondent den 4. November:**

Den 2 d. M. Kl. 6,20 Eftm. strandede paa Skagens Nordstrand tremastet Skonnert »Peter Rolt«, Kaptajn Herman Kaempfer, af Rostock, kommende fra West-Hartlepool til Danzig med Smedekul, 499 Reg. Tons, med 12 Mands Besætning. Vinden var S. V. med stærk Kuling og Sø. Mandskabet reddedes i Land med Gl. Skagens Redningsbaad.

Grunden til Strandingen var stærk Taage. Fartøjet grundstødte c. ¼ Mil vest for Gl. Skagen og Kaptainen havde ikke hørt Sirenerne ved Højen Fyr.

Skibet er fuldt af Vand og formentlig Vrag.

Besætningens Tøi og Inventar m. v. er bjerget i Land.

Natten imellem den 10. og 11. December 1873 inddrev paa formeldte Skibs Strandingssted langs Stranden store Mængder af Vraggoods, der tydelig meldte om, at en stor Ulykke var sket. Af Journal og andre Skibspapirer, der drev i Land, fremgik det, at det forulykkede Fartøi var »Christine Brockelmann« af Rostock, ført af Kaptajn Kaempfer, fra Hull til København med Smedekul. Hole Besætningen omkom, 14 eller 15 Mand. Kun Kaptainens Lig drev i Land og blev begravet paa Skagen Kirkegaard. Det var Faderen til den nu strandede Kaptajn Hermann Kaempfer. En Onkel til Styrmanden paa »Peter Rolt« var ogsaa imellem de den 10. December 1873 Omkomne.

Kl. 12 Midnat den 2. ds. strandede paa Skagen Nordstrand paa Grund af den stærke Taage omtrent ¼ Mil øst for Højen Fyr tremastet Skonnert »Ida«, Kaptajn Edward Persson, af Carlshamn, kommende fra Grimsby til Carlsrona med en Ladning Kul, 308 Reg. Tons, med 8 Mands Besætning. Mandskabet gik med Assistance af en Fiskerbaad i Land med egen Baad.

Skibet er fuldt af Vand og formentlig Vrag.

Besætningens Tøi og Inventar m. v. er bjerget i Land.

»Glimt«, Bark, Andersen, af Arendal, fra Riga til Boness med Træløst, har været paa Grund ved Anholt. Dykkerdamper »Hertha« tog den af Grunden. Indkom til Helsingør.

»Golden Grove«, Dpsk., Deen, af Newcastle, fra Lissabon til Riga med Stykgods, grundstødte ved Anholt. Indkom til København med Vand i Forrummet.

»Victoria«, Brig, af Cimbritshamn, fra Odessa med Stenkul, indkom til Helsingborg efter Kollision med en dansk Skonnert, hvis Navn opgives som »Als«, Kaptajn Rasmussen, fra Hull med Kul. (R. B.)

»Argus«, Sk., Svane, af Marstal, fra Newcastle til Nakskov, grundstødte paa Naveren. Bjærgere fra Grenaa tog det af Grunden. Skibet uskadt, fortsatte Rejsen. (R. B.)

»Fin«, norsk Bark, fra Lissabon til Halifax, sprang læk i en haard Storm og sank; Mandskabet forlod det i Baade og optoges, efter svære Lidelser, af dansk Bark »Aurorita« af Randers, fra Amerika til Preston med Tømmer. Mandskabet, 11 Mand, landsattes i Holyhead

Damperen »Wairapara«, tilhørende New Zealand's »Union Steamship Company«, stødte paa Grund Søndag den 28. f. M. Nord for den nævnte Ø i meget haardt Vejr, 111 af Passagererne og 23 af Mandskabet druknede, medens Resten reddede sig i Land i yderst forkommen Tilstand.

Damperen »Torms«, 2000 Tons, paa Vejen fra Malaga til Liverpool med en stor Ladning Frugt og Vin, stødte paa »The Crow Rock«, Linney Head Tirsdag den 30. f. M. og sank straks efter. 21 Mand, deriblandt Skibets Officerer, druknede, medens 7 reddedes af en Damp Trawler.

Kaptajnen paa den tyske Bark »Rebecca«, der ankom til Cardiff Fredag den 26. f. M., beretter, at han omtrent Kl. 3 Morgen i en haard Storm i Bristol Kanalen udfor Ilfracombe har set en stor Damper med Nødsignal. Da han løb med Vinden var det ham umuligt at bringe Hjælp, og han saa kort efter Damperen gaa tilbunds.

## Skibsefterretninger.

### Dampskibe.

**Det forenede Dampskibsselskab.** Alexander III, Rabe, afgik 30. Oktober fra Constantinopel bestemt til Oxeløund og Norrkøping. — A. N. Hansen, P. Thidemann, afgik 1. Novbr. fra Tunis, bestemt til Piræus, Smyrna Saloniki, etc. — Antwerpen. Caroc, afgik 2. Novbr. fra Algier, bestemt til Antwerpen, København og Østersøen. — Baron Stjernblad. Michelsen, afgik 3. Novbr. fra St. Petersburg, bestemt til Kbhvn. Frederikshald, Spanien og Italien. — Castor, Kruse, afgik 4. Novbr. fra Kbhvn., bestemt til St. Petersburg. — Chr. Broberg, R. Gøtsche, ankom 5. November til Messina, bestemt til Kbhvn og Østersøen. — Dagmar, Strubberg, afgik 29. Oktbr. fra Kbhvn., bestemt til Marseille. — Douro, Brabrand, ankom 4. November til Bordeaux, bestemt til Bayonne og Kbhvn. — J. C. Jacobsen, Bech, ankom 1. Novbr. til Borgå, bestemt til Åbo, Kbhvn. og Malaga. — Kiew, Rasmussen, ankom 6. November til Kbhvn., bestemt til Rouen. — Kursk, Staal, ankom 2. Novbr. til København., bestemt til Stettin. — Georgios I., Rohde, afgik 5. November fra Trebizonde, bestemt til Batum. Novorossisk og Odessa. — Leopold II. Jespersen afgik 2. Novbr. fra Antwerpen. bestemt til Tunis, Piræus, Constantinopel etc. — L. P. Holmblad. Ingerslev, ankom 3. November til St. Petersburg, bestemt til Kbhvn., Antwerpen og Sortehavet. — Nordjylland, Jensen, ankom 4. Novbr. til St. Petersburg. bestemt til Königsberg, Kbhvn og Bordeaux. — O. B. Suhr. Koch, ankom 30. Oktbr. til Malaga, bestemt til Denio og Cadiz. — Omsk, Kihl, ankom 6. Novbr. til København, bestemt til Østersøen. — Tomsk, Petersen, afgik 3. Novbr. fra Københ. bestemt til Antwerpen og Sortehavet. — Vesuv, Gade, pass. 28. Okt. Quissant Creach, bestemt til Algier, Marseille og Italien. — Vesta, Corfitzon, afgik 4. Novbr. fra Bordeaux, bestemt til La Rochelle og København.

Constantin, Fenger, afgik 8. Novbr. fra København til Newcastle. — Esbern Snare, Holm, afgik 8. Novbr. fra Odense til Newcastle via Frederikshavn. — Georg, Nielsen, afgik fra Newcastle 7. Novbr. til København. — Knuthenborg, Hansen, afgik fra Leith 7. Novbr. til Aalborg. — Kronen, Petersen, afgik fra Newcastle 6. Novbr. til Nykjøbing F. — Lolland, Ankersen, afgik 6. November fra Newcastle til Odense. — Storebelt, Göllich, afgik fra Nakskov 6. Novbr. til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Union, Bloch, afgik 7. Novbr. fra Odense til Leith via Aarhus og Aalborg.

Axelhuus, Goll, afgik 7. Novbr. fra Kbhvn., bestemt til Vestnorge. — Bergenhuus, Jørgensen, ankom 6. Novbr. til Kbhvn., bestemt til Hamburg. — Ceres, Svensson, ankom 5. Novbr. til London, bestemt til Kbhvn., Libau. — Charkow, Norden, ankom 3. Novbr. til Hull, bestemt til Kbhvn., Libau. — Christian IX, Møllerup, ankom 6. Novbr. til Kbhvn., bestemt til London. — Christianssund, Jensen, afgik 7. Novbr. fra Trondhjem, bestemt til vestnorske Stationer, Kbhvn. — Stettin. — Fanø, Andersen, ankom 5. Novbr. til Libau, bestemt til Hull. — Frederik, Harboe, ankom 4. Novbr. til Hull, bestemt til Kbhvn. — Königsberg. — Jolantha, Hansen, ankom 6. Novbr. til Königsberg, bestemt til Kbhvn., Hamborg. — Kasan, Thomsen, ankom 7. Novbr. til Kbhvn., bestemt til Königsberg. — Laura, Christiansen, ankom 2. November til Kbhvn., bestemt til Færøerne og Island. — Libau, Andersen, afgik 7. November fra Kbhvn., bestemt til Danzig. — Olga, Fischer, afgik 7. Novbr. fra Hamburg, bestemt til København,

Königsberg. — Louise, Brabrand, ankom 5. Novbr. til Königsberg, bestemt til Hull. — Minsk, Olsen, afgik 1. Novbr. fra Kbhvn., bestemt til Manchester. — Morsø, Lind, ankom 3. Novbr. til Københ., bestemt til Hamburg. — Moskov, Petersen, afgik 6. Novbr. fra København, bestemt til Riga. — Nishnij Novgorod, Harder, afgik 2. Novbr. fra Kbhvn., bestemt til Anvers. — Odin, Frisenette, afgik 7. November fra Københ., bestemt til Hamburg. — Perm, Christensen, ankom 7. Novbr. til Libau, bestemt til Kbhvn. og London. — Pregel, Egidiusen, ankom 7. Novbr. til Kbhvn., bestemt til Libau. — Romny, Nielsen, ankom 6. Novbr. til København, bestemt til Libau. — Thyra, Garde, ankom 6. Novbr. til Kbhvn., bestemt til Libau. — Tula, Paaske, afgik 7. Novbr. fra Kbhvn., bestemt til Stettin. — Valdemar, Sørensen, afgik 6. Novbr. fra Kbhvn., bestemt til Antwerpen. — Vendsyssel, Sørensen, ankom 6. Novbr. til Hamburg, bestemt til Kbhvn. og Danzig.

**Dannebrog.** Christiansborg, Ewaldsen, ankom til Methil 6. Novbr. — Frederiksborg, Hartmann, ankom til Rotterdam 5. Novbr. — Rosenborg, Schultz, ankom til Sundsvall 30. Okt. for at laste til Honfleur.

**Kjøbenhavn.** Carl Hecksher, Petersen, ankom til Libau 2. Novbr., afgik 6. til London. — Fyen, Petersen, ankom til Dunkerque 3. Novbr. — Hafnia, Neergaard, ankom til Kbhvn. 2. Novbr., afgik 7. til Riga. — Jylland, Starck, ankom til Kbhvn. 1. Novbr. — Russia, Rasmussen, afgik fra Dordrecht 2. Novbr., ankom til Granton 4. Novbr. — Sjælland, Hansen, ankom til Antwerpen 1. Novbr.

**Det danske Petroleum-Aktieselskab.** Christine, Larsen, afgik fra Kbhvn. 7. Novbr. til New-York

**Det Jydsk-Engelske Dampskibsselskab, Aarhus.** Hengest, Olsen, afgik fra Aarhus 1. Novbr, ankom til Newcastle 4. Novbr. — Octa, Enemark, afgik fra Newcastle 31. Oktbr., ankom til Gøteborg 4. Novbr. — Orrik, Erichsen, afgik fra Gøteborg 1. Novbr., ankom til Newcastle 6. Novbr.

**J. Lauritzen, Esbjerg.** Nerma, Degn, ankom til Boston 31. Okt., afgik 5. Novbr. til Methil. — Nordsoen, Meinertz, ankom til Methil 1. Novbr., afgik 4., ankom til Esbjerg 6., afgik 7. til Boness.

### Sejlskibe.

**Fanø, Nordby.** Amete, Nielsen, afgik fra Mauritius 12. Oktbr. til Sidney. — Anne og Emmy, Svarrer, ankom til Hartlepool 5. Novbr. fra Oscarshavn. — Laura, Toft, ankom til Sidney 30. Oktbr. fra Reunion. — Prindsesse Marie, Winther, ankom til Iquique 4. Novbr. fra Hull. — Professor, Callensen, ankom til Sharpness 31. Oktbr. fra Rosario. — Rosa, Brinck, ankom til Falmouth 3. Novbr. fra Rio Grande. — Serapis, Winther, ankom til Rio Janeiro 29. Okt. fra Pensacola.

**M. N. Fischer, Vejle.** Wedle, Henningsen, afgik fra Philadelphia 18. August, ankom til Rio Grande do Sul 29. Okt.

**Fanø, Sønderho.** Martha, Nissen, afgik fra New-York 3. Novbr. til Rio Grande. — Mary, Lydom, ankom til Granton 6. Novbr. fra Halmstad. For et herværende Aktieselskab med N. H. Brinck som bestyrende Reder og H. Jensen som Fører er indkøbt 3-mastet Skonnert (L. Delfzyl) »Fortune«, 184 R. T., lader c. 300 T. d. W., har Klasse A 1 Lloyds til 98. Pris c. 10,000 Kroner.

**Chr. Simoni, Aalborg.** Carl, Andersen, ankom til Kotka 2. Novbr. — Flora, Larsen, ankom til Northfleet 2. Novbr. — Kirstine, Egidiusen, afgik fra Aalborg 1. Novbr., ankom til Frederikshald 5. Novbr. — S. J. Lund, Kylesbech, afgik fra Kings Lynn 3. Novbr. til Aalborg.

## Fragtberetninger.

D'Hrr. **Holm & Wonsild**, Kjøbenhavn og Lübeck, meddele os den 8. November:

Fra Reval meldes, at Fragterne for Dampere derfra har antaget en fastere Karakter og notes i Øjeblikket:

London 1/—, Hull 1/—, Rotterdam 1/1½ à 1/3 d., Antwerp, Dunkirk eller Ghent 1/3 à 1/4½ d., Rouen 1/4½ à 1/6 d., alt pr. 496 lbs. Hvedebasis, Stettin, Lübeck 10 M. pr. 2000 Kilos Rug.

Fra Libau har endel Damperbefragtninger fundet Sted; til London 1/—, Rotterdam 1/0¾, Antwerpen 1/1½, Rouen 1/4½; som Følge af det rigelige Tilbud af Dampertonnage er Markedet dog nu noget flovere og notes: London, Hull eller Leith 1/—, Rotterdam 1/—, Antwerpen 1/1½ d., Rouen 1/4½ d., alt pr. 320 lbs. Havrebasis.

Fra Memel notes til Rotterdam 1/3 og fra Danzig til London 5/6 à 6/ pr. Ton Sukker, Tync, Wear eller Hartlepool Pitprops 10' à 11/ pr. load, Kings Lynn Fyrretømmer 7/6 à

8/ pr. load, Rouen Egebrædder 10/ à 11/ pr. load. Fra Stockholm noteres: London, Havre 10½ d., Rouen 1:1½ d. à 1/3 d.

Fra Danmark notere vi for Dampere til Østkyst London 1/3 à 1/6 d. pr. 448 lbs. Byg.

D'Hrr. **N. Johansen & Dahl, Liverpool**, meddele os under 3. November:

Refererende til vor forrige Uges Rapport kunne vi idag meddele at den da antydede Bedring i Fragtmarkedet har holdt sig, Raterne ere omtrent uforandrede og Markedet stille.

Sortehavet. Azoff og Donau Markedet var især fast i Begyndelsen af Ugen, men senere hen rapporteres Fragtslutninger til lavere Rater.

Ostindiefragterne ere omtrent de samme. For Dampere betales 16:— à 16 6 fra Bombay, prompt; 6 pence à 1/— mere for senere Lastning, Calcutta til London 16 3 for Dødvægt eller 22/6 à 23/9 for Linsæd eller Jute. Den i Calcutta liggende ubefragtede Sejlskibstonnage er efterhaanden reduceret til 14,000 Tons.

Amerika Markedet er fast, især for Bomuld, saa at der endog er betalt 38/— à 39/— fra Galveston til Liverpool og 1/3 à 1/6 mere for Bremen og Havre, men for grundgaaende

og rummelige Baade, og en yderligere Bedring i disse Fragter er ikke usandsynlig.

San Francisco og Portland Noteringerne ere faste, Vestkysten derimod vedholdende flove, til 22,6 for store og 1/3 mere for Jernskibe af moderat Størrelse.

River Plate Markedet vedbliver fast, og er der sluttet à 19/— fra Buenos Ayres og 24 6 fra Rosario for Februar-Marts Lastning pr. Jernskibe.

Fragterne udefter vedblive gennemgaaende til uforandrede og lave Sætsler, saasom 9/— for Kul fra Wales til River Plate, Havana 7/9, Odessa 5—, Donau 7/—, Colombo 9/6. Cape Town 11/— for Dampskibe, medens der for Sejlskibe sluttedes Liverpool til Brisbane Stykgods 16/—; Savannah, Salt à 4 6. Cardiff til San Francisco 13/9, Santos 17/6, Rio Janeiro 14/—, Barry til Port Pirie 12 9.

D'Hrr. **Funch, Edye & Co., New York**, meddele under d. 26. Oktober:

Der har i den forløbne Uge været en Tiltagen i Dampskibsbefragtningerne for Bomuld til i det væsentlige uforandrede Rater. Galveston vedbliver med Forsyningen af Tonnage lige som ogsaa New Orleans begynder at sikkre sig rigeligere Tonnage. Medens der fra Savannah og Charleston ikke har fundet megen Forretning Sted i den senere Tid, er der gjort

## Efterretninger for Søfarende.

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

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

**Store-Bælt.** Den 15de November d. A. forandres *Knudshoved* Fyr til et fast Vinkelfyr, der viser: Hvidt Lys fra N. 25° V. gennem N. og Ø. til S. 54° Ø., grønt Lys fra S. 54° Ø. til S. 1° Ø., hvidt Lys fra S. 1° Ø. til S. 4° V. og rødt Lys fra S. 4° V., gennem V. til N. 86° V. Mellem S. 72° V. og S. 80° V. skjules Fyret nogle Steder af Husene paa *Slipshaon*.

Flammens Højde: 45 Fod. Synsvidden: 11½ Kml. for det hvide og røde Lys, 11 Kml. for det grønne Lys. Lys-eynen: 15 Kml. for det hvide, 14 Kml. for det røde og 11 Kml. for det grønne Lys. Linseapparat af 3die Orden.

Fyret vises fra et graat, rundt, 23 Fod højt Jerntaarn, tæt ved den nuværende Fyrbygning.

Samtidig slukkes det nuværende Fyr.

Den 15de November 1894 forandres *Slipshavn* Fyr til at vise hvidt, fast Lys.

Den 15de November 1894 tændes paa *Elsehøved* et fast Vinkelfyr, der viser: Grønt Lys fra N. 8° Ø. til N. 35° Ø., hvidt Lys fra N. 35° Ø. gennem Ø. og S. til S. 14° V. og rødt Lys fra S. 14° V. til S. 29° V.

Flammens Højde: 31 Fod. Synsvidden: 10 Kml. for det hvide og røde Lys, 8 Kml. for det grønne Lys. Lysevnen: 12½ Kml. for det hvide, 11 Kml. for det røde og 8 Kml. for det grønne Lys. Linseapparat af 4de Orden.

Fyret vises fra et graat, rundt, 26 Fod højt Jerntaarn.

Beliggenhed: 55° 6' 6" N. Br. 10° 46' 44" Ø. Lgd.

Den 15de November 1894 tændes paa *Franke-Klint* et hvidt, fast Fyr, der lyser fra S. 38° V., gennem V. og N. til N. 33° Ø.

Flammens Højde: 50 Fod. Synsvidden: 9½ Kml. Lys-eynen: 9½ Kml. Linseapparat af 5te Orden.

Fyret vises fra Gavlen af en hvid, 11 Fod høj Bygning.

Beliggenhed: 55° 9' 38" N. Br. 10° 56' 8" Ø. Lgd.

Der er ikke Vagt ved Fyret.

### Østersøen, Sundet og Lille Belt.

**Sverig. Sundet.** *Hveen* Fyr er nu forandret og viser hver 20 Sekunder Et-Blink.

**Østergötlands Skjærgaard.** I *Svartviksbergets* Fyr paa S.-Enden af *Arkö* er indsat en grøn Sektor, der lyser fra S. 78° Ø. til N. 88° Ø. Skibe, der komme gennem *Brännösund* i *Stora Utterklubbens* Fyrs V.-lige hvide Sektor, kunne, naar den grønne Sektor i *Svartviksbergets* Fyr er passeret, styre lige paa *Scartviksbergets* Fyr.

**Finland. Bottniske Bugt.** Den 26de Oktober 1894 er Fyrskibet »*Helsingkallen*» uden for *Nykarleby* inddraget.

**Tydskland. Swin münde.** Ved *Swinemünde* er Tønde Nr. 3 ved *Mövenhaken*, paa Grund af Uddybningsarbejder, midlertidig inddragen, hvorfor stor Forsigtighed maa anvendes ved

Besejlingen. Om Natten ligger Uddybningsmaskinen uden for Farvandet.

**Fyrskibet »Adler-Grund».** Tønderne ved Fyrskibet »*Adler-Grund*» ere forsynede med N.-lig Topbetegnelse, nemlig to Trekanter med Spidsen opad.

**Greifswalder Oie.** Paa *Greifswalder Oie* er opstillet en Kanon, med hvilken der i Taage kan gives Signaler til Skibe i Nærheden af Øen.

### Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Vrag i Nordsøen.** Et Skib er sunket i 6½ Fv. Vand udenfor *Hoek van Holland*, c. 2½ Kml. fra *Lystønden* og fra det røde, høje Ledelyr ved *Hoek van Holland* i N. 83° V. Masterne ere over Vandet.

**Rusland. Det Hvide Hav.** Damperen »*Oakdere*» har stødt paa en 10 Fods Grund, 4½ Kml. NØ. t. N. fra *Abramov* Jynt. 66° 28' 7" N. Br. 43° 24' 5" Ø. Lgd.

Løbet mellem *Abramov* Pynt og Øen *Marjovets* er usikkert for store Skibe.

**Tydskland. Jade.** I *Weserfahrt* er den stumpe Tønde ombyttet med en rød Spirtønde med Ballon.

Ved Løbet over *Neubrack* er *Ledge* Tønden flyttet S. hen. Den ligger nu i 5½ Fv. Vand. 53° 44' 44" N. Br. 8° 2' 15" Ø. Lgd.

Tønde X er flyttet og ligger nu i 7½ Fv. Vand. 53° 32' 1" N. Br. 8° 10' 29" Ø. Lgd.

**England. Humber.** Ved Vraget af Fiskefartøjet »*Ethel*» er i 26 Fod Vand udlagt en Vragtønde, fra *Spurn Point* høje Fyr i S. 73° Ø., 2½ Kml. 53° 33' 55" N. Br. 0° 11' 20" Ø. Lgd.

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

**England.** Fyrskibet »*Varne*» er drevet fra Station og strandet i *Seaford Bay*.

**Englands V.-Kyst.** Ved *Holyhead* er det grønne Fyr ved Ø.-Siden af Indløbet til Inderhavnen ombyttet med et fast, elektrisk Fyr. Flammens Højde: 63 Fod. Det vises fra en Jernbaake. 53° 18' 50" N. Br. 4° 37' 20" V. Lgd.

**Skotlands V.-Kyst. Loch Sunart.** En lille 9 Fods Klippegrund ligger i *Loch Sunart*, fra *Glen Corodale Castle* i S. 13° V., 3½ Kbl. og fra *Creagna Sgarbh* i N. 82° Ø. 56° 40' 15" N. Br. 5° 54' 50" V. Lgd.

### Nordlige Atlanterhav.

**Vrag m. m. i Atlanterhavet.** I *Atlanterhavet* er Vrag m. m. truffen saaledes:

Den 3die Oktober. 43° N. Br. 34° V. Lgd. Bark »*Capenhurst*» liggende dybt. Agterskibet knust, en Mast staaende.

Den 21de Oktober. 54° 40' N. Br. 5° 25' V. Lgd. Vrag, flydende paa Lasten.

Den 22de Oktober. 46° 50' N. Br. 33° 24' V. Lgd. Bark, fuld af Vand, Vindmøllepumpe paa Dækket.

**Frankrig. Tévenec.** *Tévenec* Fyr er et hvidt Blinkfyr med en rød Sektor. Det viser Et-Blink hver 4 Sekunder.

**Ile d'Oleron.** Den røde Trebaake med Kegel paa Toppen,

en Del Befragtninger fra Wilmington og fra Havnene i Virginia, og en lille Avance i Raterne er opnaaet. Der er god Efterspørgsel efter prompte Baade at laste her og i Nabohavnene i forskellige Retninger, idet der i den sidste Tid kun har været ringe Tilbud af saadanne Baade. Der synes at være Udsigt til at der ligeledes vil komme nogle Kornladninger i Markedet i den nærmeste Fremtid, hvilket antagelig skulde være enstydende med en Bedring i denne Branche efter mange Maaneders Stilstand. Antallet af Sejlskibsbe-fragtninger har været overordentlig ringe, dels som Følge af Mangel paa Tilbud af passende Skibe i enkelte Retninger, og desuden ogsaa forarsaget ved den almindelige Stilstand i alle Forretningsgrene. Raterne have imidlertid holdt sig, og ingen videre Forandring har fundet Sted.

**Vor Korrespondent i Newcastle o/Tyne** meddeler os under 3. November.

Fragtmarkedet er i det væsentlige uforandret, og der har i Ugens Løb fundet et betydeligt Antal Befragtninger Sted til sidste Uges Rater. Der er sluttet: Tyne, Blyth eller Wear til: Riga 2200 3/9, Memel 1600 4/6, Neufahrwasser 1200 4 1/2. Swinemünde 2650 3/9, Stettin 1550 4/3, Wismar 1500 4/6, Lübeck 1700 4/9, Aarhus 1200 4/9, Horsens 900 5/6, Korsør 1300 4/9, 1250 4/10 1/2, Nykjøbing F. 800 5/9, Bandholm

850 5/9, Kjøbenhavn 1700 4 7/2, Stockholm 1500 4/6, 2300 4/3, Bordeaux 1700 4 1/2, Valencia 900 7 —, Kurs 48 d., Tarragona 1300 7/9, 48 d., Barcelona 1300 8/—, Kurs 48 d., Marseille 2400 5/—, Cannes 1100 6/6, Genua 2100 4/9, 2900 4 7/2, Palermo 5/4 1/2, Alexandria 4000, 4/6.

Fra Sortehavet er vedblivende godt Begær for Tonnage og 11/9 à 12/— n. c., kan opnaas fra Odessa, Sebastopol og Sulina med 1/— mere for Nicolaieff.

Fra Azoff bydes 13/9 n. c. med kun ringe Efterspørgsel. Donau Markedet har været lidt fastere, og flere Baade ere blevne sluttede til 14/— n. c.

Fra Middelhavet er sluttet:

Alexandria til London eller Hull, 4200 t., 11/— og 2/3 d. prompt.

Sicilien til nordlig Havn Forenede Stater 1066 netto Tons £ 1375.

Bilbao til Middlesbro 5/—, Stockton 5 1/2, Tyne 4/10 1/2 Newport og Cardiff 4/—.

Santander til Rotterdam 5/7 1/2

Fra Østersøen er sluttet:

Libau til London eller Rotterdam 1/—, Antwerp 1/1 1/2.

Reval til London 1/—.

Königsberg til W. Hartlepool 6/— sq. sleepers.

Cronstadt til Hull 26/— D. B., 27/6 b.

ved Indløbet til den gamle *Chenal du Château*, er midlertidig borttagen. 45° 52' 26" N. Br. 1° 10' 49" V. Lgd.

**Kap Verdes Øer.** Paa Pynt *Machado*, *St. Vicente* SV. Pynt er tændt et hvidt, hurtigblinkende Fyr. Det lyser fra S. 68° Ø. gennem S., V. og N. til N. 50° Ø. Flammens Højde: 180 Fod. Synsviddens: 15 Kml. Linseapparat af 4de Orden. Fyret vises fra et hvidt, firkantet, 43 Fod højt Taarn. 16° 5' 0" N. Br. 25° 5' 22" V. Lgd.

**Forenede Stater i Nordamerika.** *Linekins Bay, Maine.* En sort Spirtønde Nr. 3 er i 24 Fod Vand udlagt tæt S. for *Cabbage Island Ledge*, fra *Negro Island* V. Side i N. 12° Ø. og fra *Perch Island* N. Side i S. 35° V.

En sort Spirtønde Nr. 5 er i 24 Fod Vand udlagt 100 Alen SØ. fra *Seal Rocks Ledge* N. Ende.

*Holbrook Ledge* Tønde er flyttet c. 1 Kbl. NNV. hen. Den er nu en rød Spirtønde Nr. 4 og ligger i 24 Fod Vand, c. 150 Alen N. 60° V. fra SØ. Enden af Grunden.

*Perch Island* røde Spirtønde har nu Nr. 6.

En sort Spirtønde Nr. 7 er i 18 Fod Vand udlagt c. 50 Alen SØ for en 7 Fods Grund, fra *Perch Island* V. Kant i N. 21° V. og fra *Fish Hawk Island* S. Kant i N. 76° Ø.

Den røde Spidstønde Nr. 6 ved *Old Man Ledge* er ind-dragen.

**Eggemoggin Reach, Maine.** *Torry Fifteen Foot Shoal* røde Spidstønde Nr. 6 er flyttet NV. hen for at afmærke 11 Fods Grunden ud for *Bridge Point*. Den ligger i 24 Fod Vand, 50 Alen V. for Grunden, fra *Torry Castle* Baake i N. 42° V. og og fra *Cape Carter* V. Kant i S. 7° Ø.

En sort Spidstønde Nr. 1 er i 24 Fod Vand udlagt c. 100 Alen N. 40° V. fra det Grundeste af *Hanus Ledge*, paa Ø. Siden af *Jerico Bay*.

En rød Spirtønde Nr. 2 er i 24 Fod Vand udlagt ved 12 Fods Grunden mellem *Jerico Bay* og *Blue Hill Bay*, fra *Blue Hill Bay* Fyr i S. 45° Ø. og fra *Mahoney Island* S. Kant i N. 40° Ø.

**Massachusetts.** Fyrskibet uden for *Boston Harbor* er udlagt.

**Delaware Bay, New Jersey.** Vraget af Damperen »*Alioghany*«, der ligger sunket c. 2 Kml. S. 36° Ø. fra *Ship John Shoal* Fyr, er afmærket med to rød og sort vandret stribede Tønder

**Delaware River, New Jersey.** Omtrent den 31te Okt. 1894 forandres *Deep Water Point* forreste Ledefyr, c. 5/8 Kml. neden for *Deep Water Point*, til et hvidt Fyr med Formærkelser; Lys 2 s., Mørke 1 s.

**Delaware River, Delaware.** Omtrent den 31te Okt. 1894 forandres *New Castle* forreste Ledefyr, c. 1 3/4 Kml. neden for *New Castle*, til et hvidt Fyr med Formærkelser; Lys 2 s., Mørke 1 s.

**Delaware River, Pennsylvania.** Omtrent den 31te Oktbr. 1894 forandres *Schooner Ledge* forreste Ledefyr, c. 1 Kml. neden for *Lazaretto*, til et hvidt Fyr med Formærkelser; Lys 2 s., Mørke 1 s.

**Delaware River, New Jersey.** Omtrent den 31te Okt. 1894 forandres *Billingsport* Fyr, som er Forfyr baade for *Tinnicum Island* og Fort *Mifflin Bar* Ledefyr, c. 3/4 Kml. neden for *Billingsport*, til et hvidt Fyr med Formærkelser; Lys 2 s., Mørke 1 s.

### Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**Italien, Salerno.** Fyrskibet »*Manfredi*« er igen udlagt paa Station.

**Østerrig-Ungarn.** Ved Indløbene til *Buso* og *Grado* ere Pælene bortrevne af Søen. Duc d'Alber skulle anbringes i deres Sted.

Løbet mellem *Port Primero* og *Gallometto* har forandret sig, saa at Afmærkningen ikke kan benyttes.

**Brazza.** Paa Havnehovedet, som er under Bygning ved *San Martino*, er tændt et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 6 Fod. Synsviddens: 3 Kml. Fyret vises fra en Træpæl,

**Rumænien, Sulina, Donau.** Uddybningsmaskinen i *Sulina* Munding viser følgende Signaler:

Et blaåt Flag paa Toppen betyder, at Passagen er spærret for alle Skibe uden Undtagelse.

Kommissionens Flag paa Toppen betyder, at Passagen er fri og Uddybningsmaskinen klar til at gaa til søs for at losse.

Naar Uddybningsmaskinen undtagelsesvis ligger saaledes, at den kan passeres, hejses ogsaa Kommissionens Flag.

Der arbejdes kun om Dagen.

**Rusland, Nikolajev.** Det røde, faste Fyr S. for *Nikolajev* i *Popov* Dalen er slukket

### Karantænebestemmelser m. m.

*Tyrkiet.* — Karantænen overfor *Marmorhavet* mellem *Mudania* og *Penderma*, begge inklusive, er forlænget til 10 Dage.

#### ABONNEMENTSPRISEN

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

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

hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres.

Bladet omdæles ved Posivæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges hos „Adam“, Højbroplads og Tivoli, „Lynet“, Bredgade, hos Avissælgere i Havnen og flere Steder.

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

#### AVERTISSEMENTSPRIS:

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

De øvrige Sider — — — — — 20 — do. 25 —

Moderation for 5 Gange 10 Gange 25 Gange

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

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



# DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER FREDAG.

Nr. 60.

Kjøbenhavn, Fredag den 16. November 1894.

1. Aarg.

INDHOLD: Lidt om Skibsførerstanden. — Frihavnssagen i Sverig. — Om Certepartier og Konossementer. — Ny Lov om Told- og Skibsafgifterne. — Ugens Havarier. — Fra Sø og Land. — Skibsefterretninger. — Fragtberetninger. — Efterretninger for Søfarende.

Telegr.-Adr.:  
"The, Kjøbenhavn".

## H. P. Sundorph, Kjøbenhavn K.,

en gros — THEHANDEL — en detail

(grundlagt 1776).

Telefon  
Nr. 239.

Originale Pakninger med indregistreret Varemærke og Plombe faas overalt i Danmark.

### J. Chr. Petersens Papirhandel,

Store Kirkestræde 1.  
Grundet 1845      Telefon 243.

**Firmastempler**  
med bevægelig Datum  
5 Kr. 50 Øre pr. Stk.

Telefon 1268.  
Telegr.-Adr. Nilsson 167.

### Carl Nilsson,

Amaliegade 37,  
Kjøbenhavn K.  
Lager af Olier og Maskin-Artikler.  
**Leverander**  
til de fleste danske Damp-  
skibsselskaber.

**Jens Emil Juhl,**

Hovedagent for  
Dansk Livsforsikringselskab

**HAFNIA**

Raadhuspladsen 51. Kontortid 9—5.  
Telefon 3326.

### Ankere & Kjæder,

Tougværk og alle  
Skibs-Inventarier  
anbefales fra Lager.

**John Forbæch,**  
St. Annæ Plads 19 & 21.

### J. W. Jessens Bagerier, Gammelmønt.

Rugbrød, grovt og fint. Sigtebrød. Landbrød. Hamburger-Surbød.

Den anerkjendte

### Originale Rahtjens Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

**Martin Nisson,**

Telefon 120.

Nyhavn 53, Kjøbenhavn.

Prøv  
**Tenneriffa**  
en fortrinlig Dessertvin pr. Btl.  
Kr. 1,50.

### P. Weile & Søn.

Aalborg. Grundl. 1822. Kjøbenhavn.  
Ny Østergade 7. Telef. 3530.

### C. F. Schlüter,

**Skandinaviens største  
Skibshandel.**

Etableret 1857.

En gros Lager af Maskin- og  
Cylinderolier.  
Alle Arter Maskin-Pakninger etc.  
26, Peder Skramsgade,  
Kjøbenhavn K.

### Cacaopulver,

Kæks, Biscuits, Chocolate,  
Confekt.

Brødr. Tychsens Fabrikslager,  
Lille Kannikestræde 3, Kjøbenhavn K.

### Frits Ortmann

Oversættelsesforfatter,

Niels Hemmingsoensgade 4,  
Nl. 9—3.

### Anders Nielsen,

Fredericiagade 27.

**Største Lager**

af

 **Fedevarer.**

## Dækskoste

Dækskoste, 13 Rækker halvstive Piasava	6 Kr.	pr. Dusin.
do. 13 do. fint Piasava ud-		
mærkede Koste til Spulning af Dækket	7 " "	"
Tjærekoste, rene Børster.....	7 " 50	"
Levanger .....	7 " "	"
Kosteskaffer .....	1 " "	"

Alle Sorter Malerpenser anbefales. Ethvert Rederi samt Damp- og Sejlskibsførere vil se deres Fordel ved at købe deres Forbrug af Børstenbinderarbejde direkte hos mig, da jeg fabrikkerer det selv. Ingen Specialiteter; som Fagmand udfører jeg alt til Faget henhørende.      Telefon Nr. 2625.

**HANS PREHN,**  
Børstenbinder.

Fabrik for Dæks- og Gadekoste.  
Vesterbrogade 46.

## Antinonin

(Lugtfrit Antinonin-Carbolineum)

fra

Friedr. Bayer & Co., Elberfeld.

Dette nye Præparat, der i Udlandet er praktisk prøvet og anerkjendt af Videnskabsmænd og Autoriteter har hurtigt faaet en udbredt Anvendelse i

### Bygningshygiejnen og Bygningstekniken.

Antinonin virker dræbende paa Bakterier, tilintetgør Skimmelsvampe og forhindrer deres Opstaaen saavel paa Mursom paa Træværk, udtørrer fugtige Vægge samt fugtigt Træ og borttager den derfra hidrørende sundhedsfarlige ilde Lugt.

I stærk fortyndet Tilstand anvendes Antinonin med Held til Udryddelse af Bladlus, Orme og andre skadelige Insekter paa Træer og Smaaplanter.

Brochurer og Brugsanvisninger faas i Eneudsalget for Danmark hos

**A. Stelling,**  
6, Gl. Torv, Kjøbenhavn, K.

## Kjøb, Salg og Nybygning

af Sejl- og Dampskibe, Uddybningsmateriel, Transportpramme med og uden Motorer, Losse- og Ladeapparater, Bugserdampere og Fiskerfartøjer med Petroleumsmotorer indtil 100 indicerede H. Kraft, udføres fordelagtigt ved

**Ingeniør Andr. Vang, Kjøbenhavn,**

Norrefarimagsgade 31 A, 1. Sal.

# LANDMANDSBANKEN

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

## S. Jacobsens Sønner,

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

## Amerik. Kjød, Flæsk i Tønder, Klipfisk

faaes fra Lager.

Brødr. Levy,  
Nyhavn 31.

## Orgel-Harmoniums og alle

### Musik-Instrumenter

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

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

## Anti-magnetiske Ankergangs-Uhre

fra 20 Kr.

## Halv-Chronometere

fra 50 Kr.

## Marinekikkerter og Barometere.

Alle Reparationer udføres.

PALLE SØRENSEN,  
6, Sølvtorvet 6.

## E. Husted & Co.

Merchants & Ship Brokers,  
Newcastle on Tyne.  
Telegrams: Husted.

## Metalspejlapparater, Havnefyr & Lanterner.

Fabrik:

Læderstræde Nr. 9.  
Kjøbenhavn.  
G. W. FRYDENLUND & SØN.

## Til Proviantering *anbefales*

godt holdbart Smør  
til en gros Priser.

H. P. ERICHSEN.  
8, Admiralgade 8.

## N. Chr. Rønnes

Skibssnedkeri.

Telefonnummer C 1766.

St. Annægade 3.  
Kjøbenhavn C.

## C. F. LERCHE.

58 Gothersgade 58.  
Extra fin Java Kaffe  
anbefales.

## Flydende Kaffe.

15 à 20 Gram paaskænkes  
kogende Vand, færdig — en Kop  
2 à 2 1/8 Ore. Velsmagende, pa-  
steuriseret, holdbar. Linnésgade  
12. Telefon 3110. H. I. Lassen.

## Den kgl. Hof-Smørhandel,

H. Svendsen,  
St. Kirkestræde 4.

Fint & fineste Smør anbefales  
til Proviantering saavel i  
Fustager og Krukker  
som hermetisk  
tillukkede Daaser.

## Galle & Jessens

oljefri, rene Poudre

## Cacao uden Sukker

kan særlig anbefales

til Skibsbrug.

## Drik og nyd LIPTONS THE.

Lipton har opnaaet det største  
Salg i Verden. I England alene  
sælges over 1 Million Pakker om  
Ugen.

Den eneste **Guldmedaille** for The  
paa Chicago-Udstillingen fik

## Lipton.

General-Agentur & en gros Lager  
Simonsen & Nielsen,  
Bredgade 32. Kjøbenhavn K.

## Alt Skibsarbejde

i Blik, Zink, Messing og Kobber udføres.

Waldemar Dünweber,

Adelgade 14.

## Fabr. Alliance.

Aut. Bout. Anstalt for Gl. Carlsbergs Exp.

Telefon: V. 2612.

Til Skibsproviantering anbefale vi særligt vore  
pasteuriserede Mærker af Gl. Carlsbergs Lagerøl  
og Exportøl.

Holdbarhed garanteres.

Ved Bestillinger bedes udtrykkelig anført at  
Øllet skal anvendes til Skibsproviant.

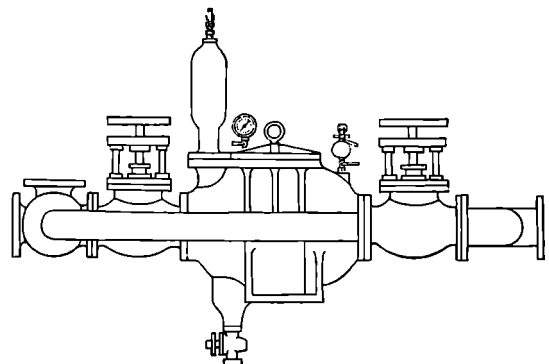
Ved Ordres paa mindst 200 Fl. til Udførsel godt-  
gøres Ølskatten.

## M. B. Hansen,

mekanisk Etablissement,  
Nørrevold 78.

Reparation af Manometre, Vacuummetre, Pyrometre og Tællere.

## Edmiston's Fødevands-Filter.



Filter for Landkøddler.

Skibs-Filter.

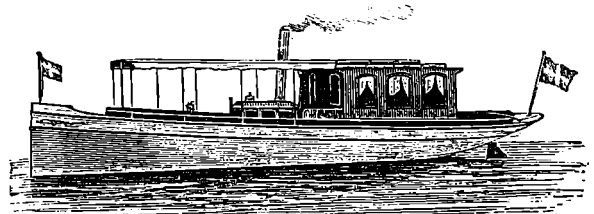
FRED. STIELTJES & Co.

Bredgade 43, Kjøbenhavn.

## N. M. Preus,

Skibssmedie- & Maskinetablissement,

Nyhavn Nr. 57.



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

## Svendborg Margarinefabrik,

Jes Jensen & Søn,

anbefaler

velsmagende og holdbar Margarine,  
tilkendt Guldmedalje i Antwerpen 1894.

Kontor og Lager: Raadhusstræde 4.

## Lidt om Skibsførerstanden.

Det er en bekendt Sag, at der i vore Tider gøres overordentlig meget for at forøge Sikkerheden paa Søen. Fyrvæsenet, Lodsvæsenet og Vagervæsenet have i de sidste Aar udviklet sig i en meget betydelig Grad, og deres Betydning for de Søfarende er dermed væsentlig steget; Søkortene ere Aar for Aar blevne paalideligere og mere detaillerede; Regeringerne i de forskellige Lande foranstalte udgivne talrige Efterretninger for Søfarende, der som Regel udkomme saa hyppigt, at de til enhver Tid kunne holde disse underrettede om alle indtrædende Forandringer ved Fyr, Sømærker m. v., om Vrag, der ere farlige for Skibsfarten m. m.; de nautiske Instrumenter, der benyttes ombord i Skibene, ere blevne i væsentlig Grad forbedrede, og Styrmands-Uddannelsen er langt fyldigere og solidere end i gamle Dage. Men trods alle disse Fremskridt er der stadig meget at gøre, for at befæste og udvikle Sikkerheden paa Søen; paa dette Omraade hører Arbejdet aldrig op, man er her paa et Felt, hvor der stadig maa arbejdes for at vinde nye Resultater.

Vi ere blevne foranledigede til disse Bemærkninger af et Brev, som en tysk Skibskaptajn har sendt Redaktionen af »Hansa«. Han fremdrager i dette den overordentlige Betydning, som det har, at der paa dette Omraade finder en Samvirken Sted mellem de offentlige Institutioner, der varetage disse Forhold, og Skibsførerne, idet han gør opmærksom paa, at det, som kan opnaas gennem Statsinstitutionerne, langt fra er tilstrækkeligt for Skibsfarten. Her er et Punkt, hvor det frivillige Medarbejde af Skibsførerne kan gøre Gavn, her kan enhver Skibsfører bidrage til at berige den almindelige Indsigt paa dette Omraade, naar han kun vil bringe sine egne Erfaringer og Iagttagelser til Offentlighedens Kundskab. Det hænder dog utvivlsomt enhver Skibsfører, at han træffer paa Vind- og Vejrforhold og særlig paa Strømforhold, som ere i Uoverensstemmelse med, hvad der er anført i Sejlansvisningerne eller Søkortene. Naar han kun vilde bringe saadanne Iagttagelser til offentlig Kundskab, saa vilde der her igennem samles et værdifuldt Materiale; mange af hans Kolleger vilde derved undgaa Usikkerhed eller Farer, og Haandbøgerne, hvis Opgivender ofte ere af tvivlsom Natur, vilde vinde i Værdi. — Indsenderen udtaler derefter Ønsket om, at Statsinstitutionerne vilde lægge mere Vægt paa Medarbejde af praktiske Skibsførere og søge at udvikle deres Interesse for Iagttagelser, og slutter, efter at have fremdraget en Del Eksempler paa Betydningen af saadanne Iagttagelser, med at udtale, at Offentliggørelsen af disse vilde bidrage væsentligt til at forøge Sikkerheden for Skibsfarten.

Vi have gengivet Hovedindholdet af den tyske Skibskaptajns Brev, fordi vi tro, at hans Bemærkninger ogsaa passe paa vore Forhold. Der gøres jo her i Danmark fra Statens Side særdeles meget for at forøge Sikkerheden paa Søen, men det er utvivlsomt, at der kunde udrettes langt mere, naar et Samarbejde, som det ovenfor fremstillede, fandt Sted imellem de offentlige Institutioner og

Skibsførerne. Vi tro at vide, at Søkortarkivet, som har den betydningsfulde Opgave at bringe alle herhen hørende Efterretninger til de Søfarendes Kundskab, sætter megen Pris paa fra Skibsførere og Styr mænd at modtage Meddelelser af Interesse for Søfarten. Men der mangler vistnok blandt de Søfarende en tilstrækkelig almindelig Erkendelse af saadanne Meddelelsers Betydning. Det er, i hvert Fald for Redaktionen af et Søfartsblad, en bekendt Sag, at de Søfarende i Almindelighed ikke ynde skriftligt at udtale sig om deres Fag og om deres Oplevelser, og det kan ikke nægtes, at denne Ulyst er bleven fremmet derved, at enkelte Redere, i hvert Fald tidligere, ikke gerne saa, at deres Skibsførere gjorde dette. Det er imidlertid klart, at det har den største Betydning, at de Erfaringer, som Skibsførerne høste i deres Virksomhed, komme de Søfarende i Almindelighed til Gode. Og vi gaa et Skridt videre, idet vi fremhæve, at kun faa i den Grad som den praktiske Skibsfører har Lejlighed til at samle talrige og paalidelige Erfaringer af Betydning for Skibsfart og Handel. De fleste Skibsførere komme mellem Aar og Dag rundt til en Mængde forskellige Havne og de komme i dem som Regel i Forretningsforbindelse med mange forskellige Mennesker — med Handlende, Mæglere, Konsuler m. Fl. Den Skibsfører, der har Sands for at samle Erfaringer under disse forskellige Forhold, vil opleve saare meget, der er af betydelig Interesse, dels for hans Kolleger, dels for mange forskellige Forretningsfolk i hans Hjemland. Og hvis det blev mere almindeligt, at Skibsførerne lode deres Erfaringer komme Offentligheden til Gode, da vilde der herved efterhaanden indarbejdes et Efterretningssystem, der i mange Retninger vilde have betydeligt Værd for Skibsfart og Handel.

Vi have fremdraget dette, for at henlede Skibsførernes Opmærksomhed paa den Nytte, de kunne gøre ved i højere Grad, dels at indberette til offentlige Institutioner om Forhold af Interesse for de Søfarende, dels at bringe deres Erfaringer og Oplevelser til Offentlighedens Kundskab. I sidstnævnte Henseende have vi stedse med stor Glæde her i Bladet givet Plads for de Indlæg, der ere fremkomne fra Skibsførere, og vi ville fremdeles gøre dette. Vi maa i denne Forbindelse ogsaa gøre opmærksom paa den Betydning, det har for Skibsførerstanden, at den i et fagligt Blad behandler sine egne Interesser. Det ligger i Forholdenes Natur, at Skibsførerstanden vanskeligt kan gøre dette ad anden Vej. Men det vil fremme Standens Sammenhold og dens Betydning i det offentlige Liv, om den paa denne Maade drøfter de Ting, der vedrøre den, og giver sin Mening tilkende om dem.

Skibsførerstandens Tilbageholdenhed er en unaturlig Ting. Den svækker Standens Samfølelse og den bidrager væsentligt til, at Sømandsstanden i det hele taget indtager en urimelig beskeden Plads i det offentlige Liv. Skibsførerne bør træde stærkere frem i dette og derved gavne deres egen Stand og de andre Grene af Sømandsstanden, med hvem de ere saa nøje forbundne.

## Frihavnssagen i Sverrig.

Den svenske Regering har, som bekendt, nedsat en Kommission under Forsæde af den svensk-norske Generalkonsul i Kjøbenhavn Cederschöld med den Opgave at undersøge Spørgsmaalet om Anlæg af Frihavne og Frilagre i vort Naboland. Denne Foranstaltning har imidlertid ikke vakt ublandet Tilfredshed og de svenske Blade modtage den med blandede Følelser. »Nya dagl. Allh.« og »Norrköpings Tidningar« fremhæve, at de uheldige Følger af saadanne Anlæg stille Fordelene ved dem i Skygge; de forøge Indførselen af fremmede Varer, formindske Toldindtægten og udvikle Smugleriet. De Byer, der ere i Stand til at indrette Frilagre, udvikles paa de andre Byers Bekostning. Nogen Eksport — mene disse Blade — kan man ikke vente af disse Anlæg og altsaa heller ikke noget til Gavn for Skibsfarten; de fremhæve endelig de store Bekostninger og den overordentlige Indsigt, der hører til at drive dem.

»Gøteborgs Handels- och Sjöf. Tidn.« drager skarpt til Felts mod disse Udtalelser og frembæver, at den væsentlige Anledning til, at Frihavns- og Frilagerspørgsmaalet er kommet frem samtidig med Anlægget af Kjøbenhavns Frihavn, er at det bør forebygges, at Udlændinge ved denne komme i en gunstigere Stilling med Hensyn til Afsætning paa Sverrig end svenske Købmænd. Spørgsmaalet drejer sig ikke om at hindre svenske og udenlandske Importører i at nyde de Lettelser og Fordele, som Protektionisterne misunde dem, idet de allerede have disse fra den 8. November i Aar — den Dag, da Kjøbenhavns Frihavn aabnes. Saavel Udlændinge som svenske Importører, der benytte denne, have dem, idet den, som man véd, staar aaben for alle. Her er kun Tale om at skaffe de svenske Forretningsmænd, for hvem det ikke er belejligt at benytte Frihavnen i Kjøbenhavn, samme Lettelser som de, der benytte den, med Hensyn til Afsætningen paa vort Land. — Det er en underlig Maade — fortsætter Bladet — paa hvilken Protektionisterne praktisere Valgsproget »Sverrig for Svenskerne«, nemlig ved at nægte Landsmænd den gunstige Stilling, som Udlændinge faa ved Udviklingen af Forhold, over hvilke vore Protektionister nok ville, men ikke kunne raade, fordi disse Forhold ligge udenfor vort Lands Grænser og dermed udenfor vor Rigsdags Protektionist-Majoritets Rækkevidde. Efter overfor de protektionistiske Blades pessimistiske Syn paa Udviklingen af Eksporten at have hævdet, at man dog i hvert Fald bør aabne denne nye Muligheder, slutter Bladet med at udtale det Haab, at den nedsatte Kommission maa komme til det Resultat, at det er rigtigt og klogt at give den svenske Handel de friere Hænder, den aabenbart trænger til for at kunne konkurrere med Udlandets, og at en eventuel Lovgivning paa dette Omraade ikke skal skabe en Undtagelsesstilling for en eller flere Byer, men at den maa blive saaledes, at enhver Havneby, som kan og vil udvikle sig i Overensstemmelse med de nye Bestemmelser og drage Fordelene af dem, ogsaa bliver i Stand dertil.

Efter at ovenstaaende var skrevet, har »Gøteborgs Handels- och Sjöfarts-Tidning« gengivet den i »Dansk Søfartstidende« for 2den November optagne Afhandling om Frihavnen af Hr. Ulrik Holm, idet Bladet bemærker, at denne giver et godt Billede af, hvad man i Danmark venter sig af Frihavnen. Dette har atter foranlediget en svensk Købmand til i nævnte Blad at tilraabe sine Landsmænd et »Giv Agt«. Hvad det er, man tilstræber — skriver han — kan ikke længere være tvivlsomt. Med Færgerne fra Helsingør til Helsingborg og fra Kjøbenhavns Frihavn til Malmø kan man med den største Lethed sende Varer til alle de Dele af Sverrig, hvorhen Banerne kunne befordre dem. Det er nu meget rimeligt, at Indehavere af Kaffeoplæg og af andre Varer i den danske Frihavn, som ellers tilføres f. Eks. Gøteborg, og som her maa svare Havne- og Magasineringsafgifter m. m., billigere kunne ekspedere dem fra Kjøbenhavns Frihavn, hvor saadanne Afgifter ikke findes.

Og kommer der saa en Vinter med Ishindringer, byder Frihavnen atter betydelige Fordele. Disse Forhold berøre os stærkt. Med Frihavns Aabning begynde de Danske at udvikle deres nye Forretninger og de ville stærkest rette deres Opmærksomhed paa det nærmest liggende Naboland. Vi kunne visselig ikke straks foretage Modoperationer for at holde paa vore Kunder i det sydlige, mellemste eller selv i det nordlige Sverrig, thi det tiltvante er jo ikke det afgørende i Handelen; det er Varen og Prisen, som er det. Kunne nu f. Eks. Kaffe-firmaerne i Frihavnen, der repræsenterer Verdenshusene, sælge gode Varer til en Pris, som passer os, saa er dette noget, som naturligvis ikke forsmaas af dem, der maa se paa en lille Avance — noget, som ogsaa stærkt betonedes i Artiklen i »Dansk Søfartstidende«. — Dansk Foretagsomhed har overfløjet os i Sundfarten, i Trafiken paa England og i adskilligt andet. Skal nu denne Foretagsomhed — støttet af fremmed Kapital, af udenlandsk Spekulation og af en Mængde Lettelser i Handelsforholdene, mod hvilke vi ikke ere rustede — yderligere brede sig paa vore Afsætningsomraader? Det er dette, som den nærmeste Tid skal vise, og, som Sagen nu stiller sig, er Sandsynligheden for, at den vil vinde megen Fremgang. Til Slutning udtaler Indsenderen Haabet om, at den nedsatte svenske Frihavns-Kommission snart maa komme til et Resultat og at den udarbejdede Plan til en Frihavn ved Gøteborg maa blive fremlagt til sagkyndig Undersøgelse.

Som man ser, har Frihavns Aabning vakt Røre i Sverrig, og man maa med Interesse imøde se Resultater, den nu nedsatte Kommission vil komme til. Imidlertid savner man vistnok ikke i Sverrig Blik for de reelle Fordele, som Kjøbenhavns Frihavn byder og stedse vil byde svensk Foretagsomhed, og som denne sikkert i stort Omfang vil udnytte.

## Om Certepartier og Konnossementer.

Ved Fragtslutning og Tegning af Konnossementer maa man være yderst forsigtig, idet der ofte forekommer tve-tydige Ord og Klausuler, hvorom der kan opstaa Disput og som for det meste blive til Rederiets Tab.

Sædvanlig slutes Fragten ved Hjælp af en Mægler og kun i sjældne Tilfælde slutes direkte med Købmanden. Sidstnævnte Maade er som Regel den heldigste for Rederiet.

For at kunne beregne Fragten er det af Vigtighed at faa fastsat, hvad Slags Ladning Skibet skal indtage, idet ethvert Skib ikke egner sig lige godt for de forskellige Slags Ladninger. Ordene »lawfull Merchandise« eller »other produce« kan ofte volde Rederiet store Tab; det hænder saaledes i England, naar man laster med Stykgods, at Af-laderen ikke har tilstrækkeligt Gods og da fylder Skibet op med Kul eller Cinders, hvorved den øvrige Ladning kan tage Skade, og hvis ikke anderledes stipuleret i Certepartiet, maa Skibet selv sørge for Maatter etc. Kaptajnen er altid ansvarlig for Stuvningen, om ogsaa Afsladeren besørger Stevedore etc., idet denne som oftest befrier sig for alt Ansvar, naar Ladningen er ombord og Konnossementer tegnede; man har da Ladningen i Pant for Fragt etc., men hvis nu Ladningen er af den Beskaffenhed, at den kan forringes paa anden Maade end ved Søskade, saa at den ved Ankomsten til Bestemmelsesstedet ikke er Fragten værd, opstaar der ofte betydelige Tab for Rederiet, ja det hænder endogsaa, at Modtageren af Lasten slet ikke kan findes i saadanne Tilfælde.

Ved at slutte Skibet ud og hjem opnaar man ofte betydelige Fordele, saasom fri Ballast og stundom fri Skibsudgifter, Konsulatafgifter undtagne; man bør i saa Tilfælde tilføje »Danske Konsulatafgifter«, at Skibet ikke, som det ofte har været Tilfældet, har maattet betale spanske eller

portugisiske Konsulatafgifter af Ladningen, hvilke i Reglen ere meget store. I alle andre Tilfælde burde det stipuleres, at Skibet betaler sine Udgifter og Ladningen sine.

Har man i Certepartiet fastsat, at Ladningen skal bringes fri fra eller til Skibets Side, burde det lille Ord »as customary« ikke indføres, thi derved nødes man ofte til at bringe Ladningen op i Pakhuse eller selv hente den et Stykke fra Skibet; det heldigste og tydeligste er, naar der er indført, at Ladningen bringes frit til eller fra Skibets Side.

Fri Lægterage er altid heldig, thi at der staar, at Skibet skal gaa »as near as she can safely get« befrier ikke Skibet fra at vente paa Springtid eller andre Aarsager, som foranlediger at der kommer mere Vand i Farvandet.

Fragten bør helst betinges i Sterling, da man ellers taber paa Kursen, og ligeledes udbetales fri for Discount, thi om der ogsaa staar in cash regnes det alligevel ofte som 3 Md. Veksel.

Liggedagene bør stipuleres og helst løbende Dage, men sædvanlig undtages Søn- og Helligdage, som kan være slemt nok, især i de katolske Lande, hvor de har mange Helligdage; de værste ere dog de saakaldte Vejr- Arbejdsdage, thi derved bortfalde alle Dage, hvorpaa der indtræffer Forhindringer, saasom Regn, Storm, høj Sø, Is m. m. For at undgaa Disput, er det heldigst, at begge Parter konferere daglig og afgør, om Dagen tæller eller ikke; thi det passer ofte Købmanden at benytte Skibet som Pakhus.

Assurance-Præmien har ogsaa stor Betydning ved Fragtslutning, idet dens Størrelse ofte afhænger af Aarstiden, snevre og farlige Farvande, Orkanregionen, Isforhold og ikke mindst Ladningens Art og Beskaffenhed m. m.

Skal Skibet anløbe Ordreplads, maa man nøje agte paa, til hvilke Pladser, Skibet kan sendes, og overveje, om der blandt disse er Steder, hvor Fragtraten bør forhøjes eller eventuelt helt udelades, f. Eks. kan man ikke, hvis man har Master og Stænger ud i et Stykke, uden stor Bekostning gaa op til Manchester, idet Masterne da maa nedtages, for at Skibet kan passere under Broerne. Manchester henregnes nu til »a save port in the united Kingdom« og sidstnævnte Ord ere meget almindelige i Certepartier.

Befragtnings og Address-Commission bør ogsaa tages i Betragtning, idet der dertil ofte medgaaer over  $\frac{1}{10}$  af Fragten. Ved selv at slutte med Købmanden bliver man ofte helt fri for disse Afgifter og de ere som oftest afhængige af, hvor mange Mæglere der faar med Sagen at gøre.

Ved Tegning af Konnossementer maa man paase, at de ere enslydende og at der ikke er flere, end angivet; er Fragten deri stipuleret, maa den ikke være mindre end i Certepartiet.

Alle andre Betingelser maa være ifølge Certepartiet eller henvisse til dette; det har ogsaa en stor Betydning, at den rigtige Datum bliver anført paa Konnossementet og i det hele taget maa der ikke tegnes for noget, der ikke stemmer overens med Sandheden; ligeledes bør man heller ikke give Receipt for Gods, før det er ombord i Skibet.

Man tegner sig gerne fri for al Skade, som Ladningen kan paaføres gennem sin egen Beskaffenhed, og som man ikke kan forhindre; stemmer Stykke-Antallet ikke, tegnes Differencen i Disput, hvis det ikke kan ordnes anderledes; har man ikke Adgang til at gøre sig bekendt med Vægten eller Indholdet, paaføres Vægt og Indhold ubekendte, forøvrigt maa man paaføre enhver Mangel eller Fejl, som man kan se ved Ladningen, naar den modtages i Skibet.

C. & J. H. S.

## Ny Lov om Told- og Skibsafgifterne.

Finansministeren har i Mandags for Rigsdagen forelagt et lille Lovforslag, der tilsigter nogle Forandringer i Loven af 4de Juli 1863 om Told- og Skibsafgifterne. Det

foreslaar dog ingen Forandring i Størrelsen af disse Afgifter, men kun en forandret Optrækningsmaade. Lovforslaget er dog for Skibsfarten af ikke ringe Interesse, særlig fordi det bebuder den snarlige Indførelse her i Landet af British Rule. Som bekendt er denne Regel indført i et stort Antal Søstater, senest i Norge, og det kan ventes, at den snart vil blive tiltraadt af Tyskland. Det har da for Danmark kun været et Tidsspørgsmaal, naar ogsaa det maatte indføre den, og det nu forelagte Lovforslag vil, hvis det gennemføres, sikkert bortrydde den sidste Hindring herfor, idet det gør Fortoldningen af Kul- og Trælast-Ladninger uafhængige af Skibsmaalingen. Lovforslaget lyder saaledes:

§ 1. Bestemmelsen i § 1, Løbe-Nr. 127 i Lov af 4de Juli 1863 om Fortoldningen af Stenkul ophæves, og Tolden for Stenkul, Kokes og Cinders bliver fremtidig:

a. naar Vægten kan opgives efter nærmere af Toldbestyrelsen foreskrevne Regler:

1) Stenkul ..... 100 Pd. 4,5 Øre.

2) Kokes og Cinders ..... 100 — 7,5 —

b i andet Fald ..... 1 Tønde (à 176 Potter) 14,5 —

Kreditoplæg. Tilskrivning. Fraskrivning.

Stenkul, Kokes og Cinders... 30,000 Pd. 7,000 Pd.

§ 2. Ved Fortoldning af Tømmer og Træ efter Lov af 4de Juli 1863 § 1, Løbe-Nr. 248, naar det indføres i Dæksfartøjer, betales 3 Kr. 25 Øre pr. Ton af Rummet under Dækket (for saa vidt Dampskibe angaar med Fradrag af den virkelige Størrelse — udfunden ved særlig Opmaaling — af de Rum, der optages af eller ere fornødne for den bevægende Kraft).

§ 3. Denne Lov træder i Kraft den 1ste Januar 1895.

Vi gengive nedenfor Lovforslagets Motiver, der i flere Henseender have Interesse:

Da den nu gældende Drægtighedsfortoldning af Kul indførtes, blev Tolden pr. Kommercelæst ansat i nøje Overensstemmelse med Toldsatsen 7 Skilling pr. Tønde, idet det ved de i sin Tid anstillede Undersøgelser blev konstateret, at 21 Tønder Stenkul i Gennemsnit svarede til Bestuvningen af én Kommercelæst, og Tolden pr. Kommercelæst vilde herefter — beregnet efter 7 Sk. pr. Tønde — udgøre 1 Rdl. 51 Sk., der imidlertid afrundedes til 1 Rdl. 48 Sk., der nøjagtigt svarer til Tolden af  $20\frac{4}{7}$  Td. à 7 Sk. Den saaledes fastsatte Fortoldning af Stenkul i fuldlastet Skib efter Kommercelæster maa anses for at have været baade principrigtig og praktisk, saalænge Skibsmaalingen af 1830 var gældende, idet denne gik ud paa Udfindelsen af Skibets Drægtighed  $\varnothing$ : Bæreevne, udtrykt i Kommercelæster. Medens Drægtighedsfortoldningen den Gang i alt væsentligt svarede til Fortoldningen efter det udmaalte Tøndetal og i Reglen kun ydede Klarereren en mindre Fordel, blev Forholdet efter Indførelsen i 1867 af det engelske Skibsmaalingssystem et andet, idet den engelske Maalingsmetode gaar ud paa at udfinde det kubiske Indhold saavel af hele Rummet under Dækket eller Dækkene som af samtlige paa øverste Dæk fast anbragte og tillukkede Opbygninger. Summen af de saaledes udfundne Kubik-Indhold udtrykker da Skibets Brutto-Register-Tonnage. Fra Brutto-Tonnagen drages derpaa Summen af Tonnagerne for visse særskilt afdelte Rum i Skibet, saasom Folke-, Navigerings- og Maskin-Rum. Det tiloversblevne viser da Skibets Netto-Register-Tonnage  $\varnothing$ : den afgiftspligtige Tonnage. Medens som anført den til 1867 gældende Skibsmaaling gik ud paa at finde Skibenes Bæreevne, gaar altsaa den nu gældende ud paa at udfinde deres Ladeevne, altsaa et Rummaal, og det er derfor en uløselig Opgave paa Grundlag af Register-Tonnagen at udfinde hvor stor Ladning f. Eks. af Kul et Skib kan bære. Stenkul er nemlig en saa vægtig Vare, at et Skib med Stenkul meget ofte er fuldlastet uden derfor at være fuldbestuvet, og følgelig er Ladningens Størrelse, saavel hvad Vægten som Mængden i Tønder angaar, afhængig af Skibets Bæreevne. Sagen er nu den, at Register-Tonnagen efterhaanden

er bleven gjort overvejende afhængig af de afsluttede internationale Overenskomster om gensidig Anerkendelse af dette Skibsmaal og er derfor underkastet Forandringer, der særlig i den senere Tid gaa ud paa Nedsættelsen af den afgiftspligtige Tonnage, væsentlig gennem ny fradragsberettigede Rum, uden at Skibenes Bæreevne derved undergaar nogen mærkbar Forandring, hvorimod Bæreevnen stadig ved nye Forandringer i Konstruktionerne forøges. Følgen heraf er bleven, at Register-Tonnagen i bestandig højere Grad afgiver et upaalideligt Grundlag for Toldens Beregning, og de i saa Henseende anstillede Undersøgelser have givet det Resultat, at Drægtighedsfortoldningen i Forhold til Fortoldning efter det udmaalte Tøndetal medfører et Tab for Statskassen af gennemsnitlig 12,6 pCt. for Stenkul indført i Dampskibe, og 5,0 pCt. for Stenkul i Sejlskibe.

Dette Tab kan dog ikke betragtes som konstant; thi som allerede anført, er den nu gældende Skibsmaaling afhængig af afsluttede internationale Overenskomster, og det har i den senere Tid vist sig, at der blandt de europæiske Søstater er Stemning for i Skibsmaalingen at indføre den saakaldte British Rule, hvorefter Fradraget for Maskinrum med Tilbehør i Skruedampskibe under visse Betingelser er fastsat til 32 pCt. af Brutto-Tonnagen. Denne Fradragsregel, der bestandig har været gældende i England, er nu indført i Norge, Italien og Østerrig-Ungarn, og forventes i en nær Fremtid ogsaa at ville blive indført i Tyskland. Det vil derfor være nødvendigt i en nær Fremtid at indføre samme Regel her i Riget, idet Fradraget efter denne er saa meget større end efter den for Tiden her brugte Danube Rule, at Dampskibenes Netto-Register-Tonnage vil blive reduceret med ca. 10 pCt. Da nu Skibsafgift, Havnepenge og lignende Afgifter i fremmede Havne beregnes efter Skibenes Netto-Register-Tonnage, vil det herefter være indlysende, hvor vigtig Indførelsen af British Rule — en Foranstaltning, der i Aarens Løb gentagende og indtrængende er bragt i Forslag af Grosserer-societetets Komite og Nordisk Skibsrederforening — er for den danske Dampskibsflaade. Ved Indførelsen af denne Fradragsregel for Maskinrum m. m. i Dampskibe vil imidlertid Tabet for Statskassen ved Fortoldning af Stenkul, indført i Dampskibe, efter Register-Tonnagen blive forøget med ca. 10 pCt. og beløbe sig gennemsnitlig til ialt henimod 23 pCt.

Ophævelsen af Drægtighedsfortoldningen er dog ikke alene begrundet i Hensynet til det Tab, denne medfører for Statskassen, men tillige i den Omstændighed, at denne Fortoldningsnorm har bevirket en Forfordeling mellem Skibe af ældre og nyere Konstruktion og særlig mellem Damp- og Sejlskibe. Fordelene ved Fortoldningen af Stenkulsladninger i Dampskibe er nemlig paa Grund af det uforholdsmæssig store Fradrag, der allerede nu efter den gældende Danube Rule gives for Maskinrummet, saa store, at Sejlskibene mere og mere fortrænges fra Kulfarten, idet Fragterne for Sejlskibe maa reduceres saa betydelig, at de ikke længere ere lønnende for disse. Indførelsen af British Rule vil efter det foran anførte forøge dette Misforhold i en saadan Grad, at Sejlskibene ville blive ganske udelukkede fra Kulfragter, og Ophævelsen af Drægtighedsfortoldningen maa under Hensyn hertil betragtes som paatrængende nødvendig.

Da Fortoldning alene efter det udmaalte Tøndetal maa anses for uhensigtsmæssig paa Grund af den Tidsspilde, som baade for Importøren og Toldvæsenet er forbunden med denne, hvor hver enkelt Tønde ved Udlosningen maa paases rigtig opmaalt og noteres af Toldopsynet, foreslaas en ny Fortoldningsnorm, nemlig Fortoldning af Stenkul efter Vægt.

Med Hensyn til den foreslaaede Toldsats bemærkes følgende: Hvis Vægttolden saa nøjagtig som muligt skulde svare til 7 Sk. pr. Tønde, maatte den — beregnet efter den højeste Vægt af de almindelige Stenkulsarter — 310 Pund pr. Tønde — sættes til 4,7 Øre pr. 100 Pd., men da det ikke er Meningen at berøve Importørerne den Fordel, de nu faktisk have ved Drægtighedsfortoldningen, men kun at ansætte Kultolden saaledes, at Forfordelingen af Sejlskibene bortfalder, og at Statskassen sikres mod yderligere Tab ved Forandringer i

Skibsmaalingen, hvorover man ikke er Herre, har man kun foreslaaet den sat til 4,6 Øre pr. 100 Pd., hvorved der vel kan antages at bevirkes en Nedgang i Kultolden af ca. 30,000 Kr., et Tab, som imidlertid ikke skønnes at være af nogen Betydning over for de Fordele, som Indførelsen af den forandrede Fortoldningsform vil medføre.

Medens Toldsatsen saavel for Stenkul som for Kokes og Cinders ved den nugældende Drægtighedsfortoldning er den samme, er der, da Vægtfylden for Kokes og Cinders er betydelig lavere end for Stenkul, samt af Hensyn til den indenlandske Kokesproduktion foreslaaet ansat en betydelig højere Toldsats for disse Varer, nemlig 7,6 Øre pr. 100 Pd., der vil give omtrent samme Toldindtægt som Drægtighedsfortoldningen hidtil har givet.

Toldsatsen for Stenkul, Kokes og Cinders efter det udmaalte Tøndetal er i Lovforslaget omsat fra 7 Sk. til 14,5 Øre, altsaa 0,008 Øre pr. Tønde mindre end hidtil, hvilket dog ikke vil have nogen nævneværdig finansiell Betydning. Bibeholdelsen af denne Fortoldningsnorm vil ved Overgangen til Fortoldningen efter Vægt i visse Tilfælde kunne faa praktisk Betydning, idet Fortoldning af Stenkulsladninger, for hvilke Vægten ikke kan opgives eller med Hensyn til hvilke Mistanke opstaar med Hensyn til den i Konnossement og Faktura anførte Vægts Rigtighed, i saa Fald kan ske efter det udmaalte Tøndetal, hvorved Udfindelsen af Ladningens Vægt ved en baade kostbar og tidsspildende Opvejning vil kunne undgaas.

Den foreslaaede Fortoldningsnorm efter Vægt vil blive mindst lige saa simpel som den nuværende Drægtighedsfortoldning, idet Vægten saa godt som al Tid vil være angiven i Konnossementer og Fakturaer, og vil foruden at reducere Tabet for Statskassen betydelig, tillige medføre det afgørende Fortrin, at de mange mere eller mindre begrundede Klager over Forfordeling i Kulfarten af danske Sejlskibe lige over for Dampskibene og af ældre Dampskibe lige over for Dampskibe af nyere Konstruktion fremtidig ganske ville bortfalde.

Hvad Fortoldningen af Trælast angaar, har Indførelsen af det engelske Skibsmaalingssystem ikke bevirket nogen væsentlig Forandring i de tidligere bestaaende Forhold for Trælast, der indføres i Sejlskibe, hvorimod Drægtighedsfortoldningen af Trælast, indført i Dampskibe, paa Grund af det uforholdsmæssig store Fradrag, der allerede nu efter den gældende »Danube Rule« gives for Maskinrummet, dels er til Skade for Statskassen, dels forfordeler Sejlskibene lige over for Dampskibene. Dette Forhold har da ogsaa særlig i de senere Aar bevirket en stadig Stigning i Benyttelsen af Dampskibe i Trælastfarten — siden 1890 er saaledes Antallet af de Dampskibe, der ere beskæftigede i denne Fart, steget til det 3 dobbelte Antal — og da nu tillige Indførelsen af »British Rule«, som meddelt, vil medføre, at Register-Tonnagen bliver ca. 10 pCt mindre end efter »Danube Rule«, er en Forandring ogsaa i Reglerne for Fortoldningen af Trælast paatrængende nødvendig.

De anstillede Undersøgelser vedrørende dette Spørgsmaal have imidlertid givet det Resultat, at det ikke vil kunne anbefales ved Fortoldningen af Trælast at opgive Fortoldningen efter Skibsmaalet, idet der ikke har kunnet opvises en anden praktisk Metode, der kunde træde i Stedet for denne, og en udelukkende Anvendelse af speciel Opmaaling til Udfindelse af Trælastladningers Kubikindhold vilde kræve en saa betydelig Forøgelse af Opsynsstyrken, at den ikke kan tilraades.

For at Drægtighedsfortoldningen for Trælast kan bibeholdes, er det imidlertid nødvendigt at tilvejebringe en hensigtsvarende Ordning af det i Maalings-Dokumenterne anførte Fradrag for Rummene til den bevægende Kraft. En saadan Ændring er indeholdt i den til Pos. 248 foreslaaede Bestemmelse om særlig Opmaaling af de Rum, der optages af eller ere fornødne for den bevægende Kraft i Dampskibe, og den saaledes foreslaaede Bestemmelse vil medføre, at Statskassen sikres mod følelige Tab ved Indførelsen af »British

Rule«, at det forebygges, at mulig senere af internationale Skibsfartshensyn foretagne Forandringer i Skibsmaalingssystemet gribe forstyrrende ind i Reglerne for Fortoldning af Trælastladninger, at Dampskibene, da den nævnte Norm er uafhængig af Skibsmaalingens Fradrags-Bestemmelser, ikke blot indbyrdes stilles paa ligeligere Fod, men at der ogsaa saa vidt muligt tilvejrbringes Ligestillethed mellem Damp- og Sejlskibe, og at det bestaaende i det hele lades ganske uberørt, idet saaledes den nu gældende Norm for Sejlskibe bliver ganske uforandret, og det samme gælder om Toldsatserne efter Lov af 4de Juli 1863 § 1, Løbe-Nr. 248 og 249, samt om Reglerne for Beregningen af Fradraget for eventuel Vedladning af andre Varer.

Sluttelig skal med Hensyn til, at Toldsatsen er ansat til 3 Kr. 25 Øre pr. Ton i Stedet for som hidtil til 3 Rdl. 24 Sk. pr. Kommercelæst bemærkes, at der herved ikke er sket nogen Forandring i Toldsatsens Størrelse, idet 1 Kommercelæst efter Indførelsen i 1867 af det engelske Skibsmaalingssystem er bleven regnet lig med 2 Tons.

Vi have tidligere her i Bladet udtalt os om Ønskeligheden af at man skred til Indførelsen af den engelske Skibsmaaling-Regel. Vi tro derfor, at man fra Skibsfartens Side har Grund til at glæde sig ved det fremkomne Lovforslag, der giver Haab om dennes snarlige Indførelse, hvorved vore Dampskibe i Udlandets Havne ville blive stillede lige med de øvrige Nationers. Det nu forelagte Lovforslag vil ogsaa i Sejlskibsflaaden blive modtaget med Tilfredsstillelse, idet Sejlskibene ved dets Vedtagelse ville blive mere retfærdigt stillede i Konkurrencen med Dampskibene i Kularten.

## Ugens Havarier.

Hollandia, Dpskb., Leverstein, 1064 R. T., tilhørende W. H. Müller & Co i Rotterdam, der d. 30te Oktb. afgik fra Oxeløund til Rotterdam, er sandsynligvis forlist og Besætningen, 18 Mand samt Lodsens, druknet. Ved Håradsskør er i Farvandet fundet et Stykke af en Skibsbaad, hvorpaa stod »Hollandia«, samt andet Vrag af en større Damper Svensk Damper Motala passerede 4. Novbr. Hollandia ved Skagen.

Wilhelmine, svensk Skonnert, fra Tuborg med Petroleum til Ystad, grundstødte Fredag  $\frac{1}{4}$  Mil nord for Dragør, bragtes flot af Switzer og bugseredes hertil.

Anna Sirius, russisk Skonnert, fra Landsrona til Riga, grundstødte Lørdag nord for Dragør, bragtes flot af Switzer og gik til Kjøbenhavn.

Harrogaate, Dpsk., Borclate, af London, fra Riga til Grimsby med Slecper, grundstødte ved Trelleborg, bragtes flot af Switzer og ankom hertil; det er meget beskadiget og har kastet c.  $\frac{1}{8}$  af Ladningen overbord.

Vesta, D. F. D. S., kolliderede Torsdag Nat i Kanalen med Bark Bogliasco af Genua, fra Leith til Montevideo med Kul, og maatte søge ind til Harwich. Barken blev af Dpskb. Ardberg bugseret til Gravesend. Vesta blev truffet paa Bagbords Bøug og fik Hul et Par Fod under Vandlinien.

Urda, Sk., Emanuel, af Lillesand, fra Königsberg til Gloucester med Havre, indkom Tirsdag til Helsingør med Tab af begge Ankere og Pumperne uklare.

Kirstine Elise, Sk., Petersen, af Horsens, grundstødte Tirsdag paa Sydvestsiden af Tolken udfor Hestehoved; den staar haardt, men er tæt endnu. En russisk Skonnert, der ankrede, da den anden grundstødte, indslæbtes til Stubbe-kjøbing.

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

Ifølge Telegram i Dag er Barkskibet Coranna af Fanø, Kapt. H. Jessen, strandet paa Croix Island, Vestkysten af Frankrig. Mandskabet er bjerget.

## Forlist Fanø-Skib.

Fra Nordby paa Fanø skrives fremdeles til os den 14 Novbr.:

I Følge Telegram af D. D. er det her i Byen hjemme-børende Barkskib Coranna. Kapt. H. Jessen, paa Rejse fra Bordeaux, hvorfra Skibet sejlede den 3. ds., til Cardiff med en Ladning Props, forlist ved Isle St. Croix, syd for Bretagne i den biskayiske Bugt. Skibet er Vrag; men heldigvis er Mandskabet bjerget.

»Coranna« er bygget i Dumbarton i Aaret 1876, købtes her til Øen i 1888 og kostede den Gang i Indkøb Lstr. 5000.

Det var et af de første Jernskibe, der blev købt her til Øen. — Af Norby Handelsflaade ere følgende Skibe forliste i Aar:

1. Jernbarkskibet »Aarhus«, sank ved Australien i Begyndelsen af Aaret.
2. Staalbarken »Kronprins Frederik«, der kuldsejlede i Atlanterhavet i Juni Maaned.
3. Jernbarkskibet »Coranna«.

Endvidere er en Skonnerbrig af Træ, »Cathrine«, blevet kondemneret i Sydamerika.

H. P.

## Fra Sø og Land.

Vi henlede Opmærksomheden paa omstaaende Bekendtgørelse fra Marineministeriet om Afholdelsen af en Reserve-lojtnantskole ved Søværnet i 1895.

Med Skruedampskibet »Uranienborg«, bygget af Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri for Regning Dampskibsselskabet »Dannebrog« i Kjøbenhavn foretoges i Gaar officiel Prøvetur i Sundet, hvilken i enhver Henseende forløb til Rederiets omhordværende Repræsentanters fulde Tilfredshed.

Skibet, der er bygget helt af Staal til eng. Lloyds højeste Klasse, »special survey«, er 268'-6" langt i Hoveddækket, 37'-0" bredt og 18'-3 $\frac{1}{2}$ " dybt i Rummet og forsynet med Triple Ekspansions-Maskine med Overflade-Kondensation.

Paa Prøveturen indicerede Maskinen 625 Hestekraft, hvorved opnaedes en Gennemsnitshastighed af  $\frac{9}{4}$  Knob med et Kulforbrug af kun 8 $\frac{1}{2}$  Tons.

Efter endt Prøvetur løb »Uranienborg« ind i Kjøbenhavns Frihavn og blev saaledes den første nye Damper, som fortøjede ved dens Bolværk.

Den 3die November løb der et Dampskib af Stabelen paa Flensborg Skibshygnings Selskabs Værft, der er bygget for Dampskibsselskabet Urania. Skibets Størrelse er følgende: Længde 243' 3", Bredde 34' 2", Dybgaende 17' 2", det fik Navnet »Saturn«, det er bygget af det bedste Skibsbygningsstaal.

Der foretoges derefter en Prøvefart med den for det tyske Dampskibsrederi i Hamburg nu færdig byggede Staalskruedamper »Erato«. Baade Skibet og Maskinen viste sig at være fuldstændig tilfredstillende. Skibets Længde er 356', Bredde 42' Dybgaende 29' 8". Skønt Skibet kun skal bruges som Fragtdamper i regelmæssig Fart paa Kina og Japan, er det smukt indrettet og udstyret. »Erato« er klassificeret i Veritas † 1 $\frac{3}{4}$  L 1. P. R. Skibet, der er afgaaet til Hamburg, havde en Besætning, som for en Del bestod af Kinesere.

Værftet er stadig godt beskæftiget, for Tiden er der under Bygning: 1 Damper for Flensborger Regning, 2 Dampere for Hamburger Regning, (deraf 1 paa 6000 Tons Bæreevne) 2 Dampere for Kjøbenhavn Regning, 1 Damper for Stettiner Regning, ialt 6 Fragt- og Passagerdampere.

Til fransk Konsularagent i Korsør er Hr. A. Marcus udnævnt. Til dansk Viceconsul i Calais er I. Ph. Vendroux udnævnt.

Den 29. Oktober løb hos Ropner & Son i Hartlepool et Staal-Skruedampskib af Stabelen, hvis Dimensioner ere: Længde 285' 6", Bredde 39' 6", Dybgaaende 19'. Det vil blive af Lloyds Klasse 100 A. I. og vil kunne laste 3000 Tons Dødvægt med 18' Dybgaaende og Lloyds Fribord. Maskinerne ere Triple-Ekspansions Maskiner fra Blair & Co. Dampskibet er bygget til Rederiet L. H. Carl her i Byen og fik Navnet Harald; det skal efter Forlydende føres af Kaptajn C. A. Jørgensen, der tidligere førte samme Rederis Dampskib »Gorm«.

Frihavns-Selskabet har af Marineministeriet faaet Tilladelse til at føre Splitflag paa de Dampfartøjer, der ere i Selskabets Tjeneste, samt paa de Baade, der benyttes af dets Funktionærer; i Flaget skal i øverste Felt nærmest Liget være anbragt et F. Selskabet fører ogsaa dette Flag paa dets Bygninger i Land.

Barkskibet Kronprinsesse Louise af Nordby paa Fanø er igaar bleven slæbt ud fra Kronstadt og til Søs.

## Skibsefterretninger.

### Dampskibe.

**Det forenede Dampskibsselskab.** Alexander III, Rabe, afgik 9. November fra Gibraltar, bestemt til Oxeløund og Nørkøping. — A. N. Hansen, P. Thidemann, ankom 13. November til Pera, bestemt til Sevastopol og Odessa. — Antwerpen, Caroc, ankom 12. Novbr. til Antwerpen, bestemt til København og Østersøen. — Baron Stjernblad, Michelsen, afgik 14. Novbr. fra Kbhvn., bestemt til Frederikshald, Spanien og Italien. — Castor, Kruse, ankom 12. Novbr. til Reval, bestemt til Sørnæs. — Chr. Broberg, R. Gøtsche, ankom 4. November til Messina, bestemt til Kbhvn. og Østersøen. — Dagmar, Strubberg, afgik 6. Novbr. fra Castletown, bestemt til Marseille. — J. C. Jacobsen, Bech, afgik 14. Novbr. fra Kbhvn., bestemt til Malaga. — Douro, Brabrand, afgik 11. November fra Bordeaux, bestemt til Bayonne og Kbhvn. — Kiev, Rasmussen, afgik 8. November fra Kbhvn., bestemt til Rouen, Havre og København. — Leopold II. Jepsen afgik 14. Novbr. fra Tunis, bestemt til Piræus, Pera og Sortehavet. — L. P. Holmblad, Ingerslev, ankom 12. November til Reval, bestemt til Kbhvn., Antwerpen og Sortehavet. — Nordjylland, Jensen, ankom 14. Novbr. til Königsberg, bestemt til Kbhvn. og Bordeaux. — Omsk, Kihl, afgik 13. Novbr. fra København, bestemt til Riga. — Tomsk, Petersen, ankom 8. Novbr. til Antwerpen, bestemt til Sortehavet. — Vesta, Corfitzon, ankom 14. Novbr. til London, under Havari, bestemt til København. — Viking, Jørgensen, ankom 4. Novbr. til Bordeaux, bestemt til Københ. og Østersøen.

Constantin, Fenger, afgik 14. Novbr. fra Newcastle til København — Esbern Snare, Holm, afgik 13. Novbr. fra Newcastle til Frederikshavn. — Georg, Nielsen, afgik 15. Novbr. fra København til Newcastle. — Knuthenborg, Hansen, afgik fra Odense 14. Novbr. til Leith via Aarhus og Aalborg. — Kronen, Petersen, afgik fra Nykjøbing F. 13. Novbr. til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Lolland, Ankersen, afgik 15. November fra Odense til Newcastle via Frhavn. — Storebelt, Güllich, afgik fra Newcastle 13. Novbr. til Aalborg. — Union, Bloch, afgik 13. November fra Leith til Odense.

Axelhuus, Goll, afgik 12. Novbr. fra Trondhjem, bestemt til Vestnorge, Kbhvn. og Stettin. — Bergenhuus, Jørgensen, afgik 10. Novbr. fra Kbhvn., bestemt til Hamburg. — Ceres, Svensson, afgik 14. Novbr. fra Kbhvn., bestemt til Libau. — Charkow, Norden, ankom 13. Novbr. til Kbhvn., bestemt til Libau. — Christian IX, Møllerup, ankom 12. Novbr. til London, bestemt til Kbhvn. og Königsberg. — Christianssund, Jensen, ankom 13. Novbr. til Kbhvn., bestemt til Stettin. — Fanø, Andersen, afgik 9. Novbr. fra Libau, bestemt til Hull. — Frederik, Harboe, ankom 14. Novbr. til Kbhvn., bestemt til Königsberg. — Jolantha, Hansen, ankom 6. Novbr. til Königsberg, bestemt til Kbhvn., Hamburg. — Kasan, Thomsen, ankom 11. Novbr. til Königsberg, bestemt til Kbhvn., London. — Laura, Christiansen, ankom 14. No-

vember til Granton, bestemt til Færøerne og Island — Libau, Andersen, ankom 11. November til Danzig, bestemt til Kbhvn., Hamburg. — Louise, Brabrand, afgik 13. Novbr. fra Königsberg, bestemt til Kbhvn., Hull. — Minsk, Olsen, ankom 12. Novbr. til Liverpool, bestemt til Kbhvn. — Morsø, Lind, ankom 12. Novbr. til Hamburg, bestemt til Københ., Königsberg. — Moskov, Petersen, ankom 9. Novbr. til Riga, bestemt til København, Antwerpen. — Nishnij Novgorod, Harder, afgik 13. Novbr. fra Antwerpen, bestemt til Kbhvn., Riga. — Olga, Fischer, afgik 14. Novbr. fra København, bestemt til Königsberg. — Odin, Frisenette, ankom 12. November til Königsberg, bestemt til Københ., Hamburg. — Perm, Christensen, ankom 13. Novbr. til Kbhvn., bestemt til London. — Pregel, Egidiusen, ankom 12. Novbr. til Libau, bestemt til Kbhvn. og Anvers. — Romny, Nielsen, ankom 12. Novbr. til Libau, bestemt til Hull. — Thyra, Garde, afgik 12. Novbr. fra Kbhvn., bestemt til Königsberg — Tula, Paaske, afgik 14. Novbr. fra Kbhvn., bestemt til Vestnorge. — Valdemar, Sørensen, ankom 11. Novbr. til Antwerpen, bestemt til Kbhvn., Libau. — Vendsyssel, Sørensen, ankom 14. Novbr. til Kbhvn., bestemt til Danzig.

**Dannebrog.** Amalienborg, Olsen, ankom til Hudiksvall 11. Novbr. — Christiansborg, Ewaldsen, afgik fra Methil 14. Novbr. til Kbhvn. — Fredensborg, Andersen, ankom til Shagsund 13. Novbr. — Frederiksborg, Hartmann, ankom til Blyth 13. Novbr. — Rosenborg, Schultz, afgik fra Surdsvall 7. November til Honfleur. — Uranienborg, v. Deurs, ankom til Libau 12. Novbr.

**Carl, Skjold, Gorm.** Gorm, Schmidt, afgik fra Libau 10. Novbr. til London. — Knud, N. P. Jørgensen, afgik fra Newcastlle 7. Novbr., ankom til Libau 13. Novbr. — Svend, Aug. S. Hveysel, afgik fra Boness 30. Oktbr., ankom til Libau 5. Novbr. — Erik, H. W. Wisberg, afgik fra Ghent 12. Novbr. ankom til Boness 14. Novbr. — Skjold, N. O. Risø, afgik fra Swinemünde 6. Novbr., ankom til Riga 9. Novbr. — Danmark, Th. Heintzelmann, afgik fra Newcastle 13. Novbr. til Swinemünde. — Olaf, C. Holst, afgik fra Stettin 11. Novbr., ankom til Riga 13. Novbr. — Dan, C. M. Kraemer, afgik fra Swinemünde 12. Novbr., ankom til Riga 14. Novbr. — Magnus, W. Aaris, afgik fra Riga 3. Novbr., ankom til Hull 11. Novbr.

**Det dansk-russiske Dampskibsselskab.** Peter Berg, Chr. Jensen, afgik fra Riga 30. Okt., ankom til Antwerpen 8. Novbr. — Alexander Shukoff, L. Johnsen, afgik fra W. Hartlepool 31. Oktbr., ankom til Riga 8. Novbr. — Pawel Andrejeff, P. Mørch, afgik fra Blyth 8. Novbr., ankom til Swinemünde 12. Novbr.

**Kjøbenhavn.** Carl Hecksher, Petersen, ankom til London 12. Novbr. — Fyen, Andersen, afgik fra Dunkerque 8. Novbr., ankom til Blyth 10., afgik 11., ankom til Kbhvn. 14. — Hafnia, Neergaard, ankom til Riga 10. Novbr. — Jylland, Starck, afgik fra Kbhvn. 10. Novbr., ankom til Libau 12. Novbr. — Russia, Rasmussen, afgik fra Granton 7. Novbr., ankom til Kbhvn. 11. Novbr. — Sjælland, Hansen, afgik fra Antwerpen 7. Novbr., ankom til Burntisland 10., afgik 13. til Kbhvn.

**Nordøen.** England, Petersen, afgik fra Windau 10. Novbr. til Grimsby. — Holland, Hansen, afgik fra Libau 9. Novbr. til Rotterdam. — Rusland, Schmidt, ankom til Rotterdam 15. Novbr. — Skotland, Albrechtsen, afgik fra Flensborg 13. Novbr. til Stegeborg. — Tydskland, Jørgensen, ankom til Hull 13. Novbr.

**The Anglo Dane Steam Ship Company Limited.** Swarland, Pii, afgik fra Warkworth 13. Novbr. til Horsens.

**Thingvalla.** Hekla, Laub, afgik fra Christianssand 9. Novbr. til New-York. — Island, Skjødt, afgik fra New-York 10. Novbr. til Kbhvn. — Thingvalla, Berentzen, afgik fra Christianssand 2. Novbr. til New-York.

**Urania.** Sirius, Jensen, ankom til Rotterdam 9. Novbr. — Urania, Callesen, afgik fra Libau 13. Novbr. til London.

**Det Jydsk-Engelske Dampskibsselskab, Aarhus.** Hengest, Olsen, afgik fra Boness 8. Novbr., ankom til Aarhus 11. Novbr. — Octa, Enemark, afgik fra Gøteborg 8. Novbr., ankom til Newcastle 12. Novbr. — Orrik, Erichsen, afgik fra Newcastle 7. Novbr., ankom til Gøteborg 11. Novbr.

**J. Lauritzen, Esbjerg.** Nerma, Degn, ankom til Methil 7. Novbr., afgik 14. til Esbjerg. — Nordøen, Meinertz, ankom til Boness 9. Novbr., afgik 10., ankom til Frederikshavn 13.

### Sejlskibe.

**Fanø, Nordby.** Aalborg, Clausen, ankom til Pisagua 6. Novbr. fra Imbeliba. — Afma, Clausen, afgik fra Bremie 3. Okt. til Hanse de Hanault. — Casma, Sonnicksen, ankom til Monta 6. Novbr. fra Rio Janeiro. — Coranne, Jessen, afgik fra Bordeaux 3. Novbr. til Cardiff. — Dorane, Rodgaard, pass. Indio 11. Oktbr. fra Rosario til Falmouth. — Elisabetha, Fischer, afgik fra Macau 16. Okt., ankom til Rio Grande 8. Novbr. — Fanø, Mortensen, ankom til Santos 10. Oktober fra Hamburg. — Irvine, Ankersen, afgik fra Liverpool 10. November til Guayaquil. — Kronprinsesse



Louise, Jepsen, er afgaaet fra St. Petersborg til Kjøbenhavn, indkom til Cronstadt formedelst Is 11. November. — Lottie, Clausen, ankom til Jalnit 21. August fra Sidney. — Maren, Jessen, afgik fra Port Natal 14. Okt. til Padang. — Pandur, Ribber, afgik fra Charleston 6. Okt. til Middlesbrough. — Prins Valdemar, Winther, afgik fra Santos 8. Okt. til Iquie. — Rosa, Brinck, afgik fra Falmouth 7. Novbr., ankom til Hamburg 11. Novbr. — Røhl, Nørby, afgik fra Cuxhaven 9. Novbr. til Pernambuco. — Solid, Jørgensen, passerede Lizard 7. Novbr. fra Hamburg til Santos. — Union, Ankersen, er afgaaet fra Hamburg til Rio Janeiro, gik til Ankers ved Eastbourne 10. Novbr. — Valparaiso, Lorentzen, ankom til Falmouth 8. Novbr. fra Rosario.

**M. J. Iosen. Rønne.** Camtoos, Pedersen, ankom til Nakskov Fjord 8. Novbr.; der var for lidt Vand i Fjorden til at naa ind til Nakskov.

## Fragtberetninger.

D'Hrr. **Holm & Wonsild**, Kjøbenhavn og Lübeck, meddele os den 14. November:

Vi notere i Øjeblikket: for Sejlskibe Danske Havne til Englands Østkyst 1/9 d. pr. 448 lbs. Byg Londonbasis. Havre Danmark Oliekager 10 frcs. pr. Ton. Nordfrankrig do. Klid 12/14 frcs. pr. Ton. Fra Göteborg noteres for Sejlskibe til Firth of Forth for Korkprop 13/ à 13/6 d., Tyne 14/ à 14/6 engelsk Kanalhavn 24/ à 25/ for Planker og Flovrings.

Fra Libau meddeles, at Fragtraterne der stille sig lavere, som Følge af rigelig Tilbud af Tonnage og noteres: London, Hull og Rotterdam 11½ d. Hvedebasis; Firth of Forth Props 10/6 pr. load.

Fra Riga noteres for Dampere til Honfleur Planker og Bræder 32/33 frcs., Lübeck eller Wismar Bræder 21/22 Mk., Danske Havne 14/15 Mk. pr. 2000 Kilos Rugbasis.

Fra Memel noteres for Dampere: Cardiff Planker 20/ à 21/1. Tømmer 7/ à 7/6 d. pr. load, Grimsby 6/6 d., Boston 6/9 à 7/1. Westhurtlepool 5/9 d. à 6/ pr. load Sleepers. London 1/2 d. pr. 500 lbs. Hvedebasis, Planker 24/.

Fra Danzig noteres for Dampere til London: Sukker 6/ à 6/6 d., Sleepers 6/ pr. load. Liverpool 7/6 à 8/1. pr. Ton Sukker, Rouen Gebræder 10/ à 11/ pr. load, Danmark Klid 40 pfg. pr. Centner.

D'Hrr. **N. Johansen & Dahl**, Liverpool, meddele os under 10. November:

Fragtmarkedet rundt omkring har gennemgaaende vist en fastere Tendens i forløbne Uge. Rederne vise Tilbageholdenhed med at frembyde senere disponibel Tonnage, og hvis dette vedvarer endnu en kort Tid vil Resultatet uden Tvivl være velgørende for Skibsarten.

Bomuldsfragterne have især holdt sig fast og højere Rater betales.

San Francisco og Portland har været aktivt, men slutter lidt flovere.

Fra Vestkysten af Syd-Amerika viser der sig ingen Bedring for prompt Lastning, men Tendensen for Afskibning efter Nytaar er i Redernes Favør.

River Plate holder sig fast, og Tonnage holdes tilbage for højere Sats.

Azoff og Donau Markedet er fast, ligesaa fra Sortehavet, især for prompte Baade. Middelhavsfragterne vise ogsaa mere Fasthed. Ostindien derimod stille og tildels uforandret.

Af Fragtslutninger i forløbne Uge kunne vi blandt andre rapportere følgende:

For Sejlskibe:

Liverpool til Para Stykgods à 13/6, Salt 11/—, Glasgow til Martinique 7/6, Cape Town 12/— for Kul, 14/6 for Stykgods. Leith til Buenos Ayres 9/—, fra Grangemouth 9/6, Middlesbro til Calcutta 9/6 for Salt, London til San Francisco 13/—, Swansea til San Francisco 15/—, Cardiff til Rio Janeiro 13/9 à 14/3, Santos 17/3.

Savannah til Uddevalle 9:32 penny & 5 0/10 for Bomuld, for Harpix til Kanalen for Ordre 2/6 for 6/700 Reg Tons, 2,3 for 1000 Register, 1s 3d ekstra for Terpentin.

Apalachicola til Kjøbenhavn 101/3 pr. Std. Planker & Bord for 583 Reg. Skib, U. K.-Kontinentet 97/6 à 100/—. Ship Island til Kontinentet 90/— for 1200 og 92/6 for 850 Register Skib. Mobile til Rosario Doll. 1200 for 800 Register.

Vestkysten til Kanalen for Ordre 22/6 ÷ 1/3, San Francisco 27/6, Portland 33/9 à 35/—, Tacoma 33/9.

Buenos Ayres til Kanalen 19/, Option Bahia Blanca 20/6 for 1080 Reg. Jernskib. New York til Rangoon 14 cents, Shanghai 22 cts., Calcutta til Vestkysten 28/9 for Ynte.

Newcastle N. S. W. til Mauritius 14/4, Vestkysten 14/—, San Francisco 14/—.

Syd Australien til Kanalen f. O. 26/3 for 1300 Reg.

For Dampskibe:

Glasgow til River Plate 8/6, fra Colastine til Kanalen 26/, Rosario 24/—, San Lorenzo 23/6, La-Plata 19/6.

Galveston til Liverpool 39/ à 40/—, New Orleans til Liverpool 37/6, Havre eller Bremen 39/6. Manchester 19/ for Dødvægt. Norfolk til Liverpool 30/—, Savannah til Liverpool eller Bremen 19/64.

Odessa til U. K.-Kontinentet 11/3 à 12/6, Kjøbenhavn eller Aarhus 12/6, Donau 14/— à 14/6. Sulina 13/6, Nicolaieff 13/ à 13/6, Galatz til Dublin 13/9. Alexandria til Antwerp 2/3, London eller Hull 11/—.

Bilbao til Boness 5/, Middlesbro 5/, Terneuzen 5/6, Cardiff eller Newport 4/. Santander til Rotterdam eller Amsterdam 5/6. Kronstadt til Hull 450 Stds. 26/— à 27/6.

Hudikswall til Østengland 24/—.

D'Hrr. **Funch, Edye & Co.**, New York, meddele under d. 14. November:

Omendskøndt vor Beretning for den forløbne Uge ikke udviser et saa stort Antal Bomuldsbefragtninger som den foregaaende Uge, vedbliver Begæret dog at være livligt, hvorimod der er Mangel paa passende Skibsrum. Galveston og New-Orleans vedblive at sikkre sig Baade til omtrent de samme Rater, som have været gængse i den senere Tid, medens det forøgede Begær fra Virginia har bragt Fragterne derfra op til 30/. Det maa anses som sandsynligt at en Fremgang ogsaa vil finde Sted fra de sydatlantiske Havne, hvor Befragterne i den senere Tid have holdt sig endel tilbage i Forventning om en snarlig Tilbagevending til de tidligere lave Rater. Begæret her efter Baade til Østen og i forskellige andre Retninger vedbliver at være livligt, og vi tro, at Fragtmarkedet, i hvert Fald i Øjeblikket, er undergaaet en Forandring til det bedre. Nogle Efterspørgsler efter Kornladninger have ikke kunnet imødekommes, grundet paa Mangel af passende Baade, og vore Partrater udviser en lille Bedring.

Vi beklage paa den anden Side ikke at være i Stand til at kunne give en lignende tilfredsstillende Beretning med Hensyn til Sejlskibs-Markedets Tilstand; det vedbliver at holde sig flout i alle Brancher og med nedadgaaende Tendenser. Det forøgede Tilbud af Skibsrum for Petroleum til Østen gøre Afskiberne utilbøjelige til at fragte, og vi frygte for, at de nuværende Rater have naaet Toppunktet og at der er Sandsynlighed for en lille Nedgang. Begæret efter Skibsrum for Stykgods-Ladninger indskrænker sig hovedsagelig til mindre Skibe til Sydamerika; i andre Retninger er der ikke meget at gøre og Raterne have ikke forandret sig meget. Forretningerne til La Plata lide under Uvisheden med Hensyn til Toldlovgivningen i disse Stater, og der gøres nu kun meget lidt i denne Retning.

Trælastfragterne fra de sydlige Havne til Europa ere fremdeles utilfredsstillende, medens Fragterne for Skibsbygnings Materialier udviser en lille Forandring til det bedre for mindre disponible Skibe.

Der er betalt følgende Rater:

Bomuld. New Orleans til Liverpool, Havre eller Bremen 36/6 d., Galveston til Liverpool 34/6 à 37/6, Havre eller Bremen 35/6 à 38/6 d., Charleston til Liverpool eller Bremen 30/, Barcelona og Genua 5/16 d., Savannah til Liverpool eller Bremen 30/.

Petroleum. New York til Cork eller Exmouth 2/6 d., London 1/11¼ d., Philadelphia til Marseille 2/2½, Nantes 3/, New York til Calcutta 14 c., Shanghai 22½ c., Japan 18½ c. 1 Havn, 20 c. 2 Havne. Yokohama 18¼ c. Hong Kong 17 c.

Diverse. Montreal til Buenos Ayres Trælast Doll. 8,50 St. John N. B. til Liverpool Planker 37/6 d. à 40/, New York til Rio Grande do Sul Petroleum 30 cents, Boston til Buenos Ayres Trælast Doll. 6 50, Pensacola til Rio de Janeiro Trælast Doll. 14.

Vor Korrespondent i Newcastle o/Tyne meddele os under 10. November:

Siden min sidste Beretning have følgende Befragtninger fundet Sted: Tyne eller Blyth til: Riga 2150 4/—. Libau 1000 4/3. Kjøbenhavn 1500 4/6, 1950 4/—, 2150 4/3, 2800 4/—, 400 del. Landskrona 700 4/10½, Malmø 1600 og 1500 4/6, Stockholm 1300 4/6. Lissabon 2600 5/—, Oporto 1300 5/1½, Gibraltar 4/10½, Barcelona 8/9 Fuel og Kul, Genua 1500 5/—, 4000 4/4½, Livorno 2000 5/1, Spezia 4000 4/7½, Neapel 2900 5/—, Palermo 5/10½, Odessa 3000 4/10½, Alexandria 3400 4/6. Fra Leithsfjorden er sluttet: Methil til Libau 1000 4/9, Pillau 1700 5/—, Rostock 800 6/6, Kiel 1450 5/—, Aarhus 1550 4/6, Aalborg 1600 5/6, fra Burntisland til Kjøbenhavn 1600 5/6, Svinemünde 1300 4/9, Stockholm 1700 4/9.

Der er nu kun forholdsvis faa Ordres i det herværende Marked, men da Tilbudet af middelstore Dampere ligeledes er begrændset, og Afskiberne paa denne Aarstid nødtigt lade passende Tonnage gaa fra sig, tør det antages at Fragterne foreløbigt ville holde sig. For Stockholm vil antagelig 4/9 kunne opnaas for indtil 1500 Tons og for Norrkøping søges Tonnage til 5/ à 5/3.

Sortehavs Markedet er fast med opadgaende Tendents. Der noteres: fra Nicolaieff 13/9, fra Odessa 12/6 og fra Sulina 13/ à 13/3 n. c.

Donau Markedet er ligeledes fastere og 14/6 til 15/— kan opnaas for Baade af moderat Størrelse.

Fra Azoff bydes 15/— til 15/6 for prompt med 6 d mindre for Byg.

Fra Middelhavet er sluttet: Alexandria til Hull eller London 11/— og 2/3 d, Alexandria til Rotterdam 16000 Qu. 2/3 d, Novbr. Tripolis til U. K., 12 6, Byg, prompt, Sicilien til Lissabon 600 t. d. V. 10/—, Beans. Spanien til London, Hull ell. Newcastle 1000 Tons d. V. £ 575, Frugt, Novbr. Spanien til U. K. 1000 Tons d. V. £ 600 en, £ 650 to Havne, Bilbao til Tyne 4 9, Middlesbro 5/— og 5 3, Terneuzen 5 6, Rotterdam 5/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub>.

Fra Østersøen er sluttet: Østersøen (2 Pladser) til Alexandria 720 stds, 55 frcs. Hudikswall til Alexandria baks 68 frcs. Cronstadt til Hull 450 stds, 26/— D. B. 27/6 b. Reval til Rotterdam 1/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub>. Riga til London 1/ Havre, 22/ Deals. Riga til Dordrecht 7/ sleepers. Riga til Rouen 600 stds, 30 frcs. Windau til W. Hartlepool 9/ sq. sleepers.

## Efterretninger for Søfarende.

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

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

**Jyllands V.-Kyst.** I Foraaret 1895 bliver Anduvningstønden uden for *Knude-Dyb* rød og hvid vandret stribet. De sorte Sømærker i *Knude-Dyb* blive malede røde.

I Efteraaret 1894 foretages følgende Forandringer i Afmærkningen i *Graadyb*:

De sorte Sømærker med Stager og Balloner blive malede røde. Man vil altsaa have røde Sømærker om Styrbord for Indgaende og hvide om Bagbord.

De røde, Styrbords, Sømærker blive mærkede Nr. I til XIII. og de hvide, Bagbords, Sømærker A. til K., regnet udefra indefter.

Ballonerne paa de hvide Sømærker E., F. og G. blive røde, og Topbetegnelsen paa G. forandres til 1 Ballon, hvorunder en nedadbunden Kost

Om Vinteren ombyttes Sømærkerne I. til XI. med røde Cigartønder, mærkede med samme Numre. Af disse 11 Vintersømærker ere til Forsøg følgende forsynede med smaa røde Kugler og Kegler, saaledes:

- |         |                             |
|---------|-----------------------------|
| Nr. II. | med 1 Kugle.                |
| - III.  | 2 Kugler.                   |
| - V.    | 1 Kegle med Spidsen nedad.  |
| - VI.   | 2 Kegler med Spidsen nedad. |
| - VIII. | 1 Kugle.                    |
| - IX.   | 1 Kegle med Spidsen nedad.  |
| - X.    | 2 Kugler.                   |
| - XI.   | 2 Kegler med Spidsen nedad. |

I Foraaret 1895 bliver Klokketønden uden for *Graadyb* Barre rød og hvid vandret stribet, mærket *Graadyb*, med rød og hvid vandret stribet Stativ og Stage samt rød Ballon.

Navn, Bogstaver og Tal ere paa rød Grund malede med Hvidt, paa hvid Grund med Sort.

I Foraaret 1895 blive de sorte Sømærker i *Hjerting-Løb* malede røde.

**Skagerrak.** Den c. 6 Kml. N. for *Hanstholm* sunkne Damper er forgæves eftersøgt.

**Limfjorden.** Ved Jernprammen, som ligger sunken S. for *Rennen*, i Farvandet til *Lemvig*, er den hvide Lanterne ind-dragen. Der er 9 Fod Vand over Vraget.

**Kattegat.** Den i *Kattegat* paa 57° 37<sup>1</sup>/<sub>2</sub> N. Br. 11° 1' Ø. Lgd. sunkne Brig er forgæves eftersøgt og maa betragtes som uskadelig for Skibstarten.

Den 16de November 1894 tændes *Anholt* V.-lige Bifyr. Det er et fast Vinkelfyr, der viser grønt Lys fra S. 74° V. til S. 84° V., hvidt Lys fra S. 84° V. til S. 86° V., over *Rønne-Løb*, og rødt Lys fra S. 86° V. til N. 84° V.

Fyret vises fra et Vinduc i *Anholt* Fyrtaarn. Flammens Højde: 37 Fod. Synsvidden: 11 Kml. for det hvide og røde Lys, 9 Kml. for det grønne Lys. Lysevnen: 13 Kml. for det hvide, 12 Kml. for det røde og 9 Kml. for det grønne Lys. Linseapparat af 4de Orden.

Fyret brænder Aaret rundt, hvorimod *Anholt* Ø.-lige Bifyr kun vises, naar Fyrskibet »*Anholt Knob*« ikke er paa Station.

### Østersøen, Sundet og Lille Belt.

**Sverig. Gotlands SØ-Kyst.** To hvide, faste Fyr ere tændte ved *Stockvik* Havn. De staa 140 Alen N. 38° V. og S. 38° Ø. fra hinanden. Flammens Højde: 16 Fod. De vises fra Pæle. 56° 59' 55" N. Br. 18° 22' 10" Ø. Lgd.

**Bottniske Bugt.** En 18 Fods Grund er funden SØ. for Grunden *Storgrundet*, som ligger S. for *Storjungfrun*. 61° 6' 30" N. Br. 17° 21' 22" Ø. Lgd.

**Rusland. Riga Bugt.** Paa Barren ved *Pernau* er der nu 13 Fod Vand.

Paa Reden er Skonnert »*Jan*« sunken i 23 Fod Vand. Vraget er paa V.-Siden afmærket med en sort og hvid stribet Stage med en nedadbunden over en opadbunden Kost og paa Ø.-Siden med en rød og hvid stribet Stage med en opadbunden over en nedadbunden Kost. 58° 19' 12" N. Br. 24° 27' 6" Ø. Lgd.

**Tyskland. Kurische Haff.** I *Kurische Haff* ere Sommer-sømærkerne inddragne. Ved *Schwartzort* er udlagt syv Vagere med røde og seks Vagere med sorte Stager. Ved *Schäferehaken* er udlagt en Vager med sort Stage.

**Rügen.** Det Ø. for *Sassnitz* sunkne Vrag er uskadeliggjort, men Afmærkningen er ikke endnu inddragen.

**Wismar.** Anduvningstønden ved *Offen Tief* er ombyttet med Vintersømærket.

**Kieler Fjord.** Den 15de—17de og 22de—24de November afholdes Skydeøvelser ved *Strander Bugt*. Farvandet indenfor en Linie mellem Tønde B. og D er derfor spærret.

### Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Nordsøen.** Paa Vraget af Damperen »*Grenadier*«, som ligger sunket paa *Brune Banke*. 52° 37' N. Br. 3° 18' Ø Lgd., er der nu over Masterne 40 Fod Vand.

**Norge. Græsholmen og Harstad.** *Græsholmen* Fyrlampe viser nu Lys med Formærkelser fra N. 13° Ø., fri Ø. om *Rogoln* og *Lille Rogeln*, gennem Ø og S. til S. 26° V., fri Ø. om *Søndre Leikvikholmgrund*. Lyset er rødt fra N. 36° Ø., fri V. om *Rolnæsboen* til N. 55° Ø., fri S. om *Rolnæsboen*, iøvrigt hvidt. 68° 40' 15" N. Br. 16° 39' 45" Ø. Lgd.

*Harstad* Fyrlampe lyser nu fra S. 26° Ø., fri Ø. om *Smaaholmsgruuden* og *Lille Rogeln*, forøvrigt uforandret. 68° 48' 5" N. Br. 16° 38' 35" Ø. Lgd.

**Stavangerfjord.** *Dusevigen* Fyr er ombyttet med en Fyrlampe, der nu viser fast Lys, men den 1ste Januar 1895 forandres til at vise hvidt og rødt vekslende Lys. Den lyser fra N. 84° V., ind paa *Dusevigen*, gennem N. og Ø. til S. 59° Ø. Uden for *Hammeren* skjules Lyset af Land paa V.-Siden af *Bylfjorden*. Flammen Højde: 16 Fod. Synsvidden: 6 Kml. Den vises fra et rødt, 8 Fod højt Jerntaarn. Brændetid: 15de Juli—15de Maj. 58° 59' 50" N. Br. 5° 41' 20" Ø. Lgd.

**Tænding af Fyrlamper.** Den 15de Novb. 1894 tændes følgende Fyrlamper:

*Tellevaag, Nordre Skogsnæs.* Den viser Lys med Formærkelser fra N. 87° V., netop fri S. om *Gaasøerne*, til S. 17° V., fri V. om *Haastallen* og *Bredflua*, samt ind mod *Tellevaag*. Lyset er rødt fra S. 23° V. til S. 33° V., over *Golttestenen* og *Grundene V.* for den, iøvrigt hvidt. Flammens Højde: 54 Fod. Synsvidden: 6 Kml. Fyrbygningens Højde: 10 Fod. Brændetid: 1ste Okt.—15de April. 60° 14' 35" N. Br. 4° 59' 15" Ø. Lgd.

*Hennø, paa Hennøstakken.* Den viser Lys med Formærkelser fra N. 23° V., fri V. om *Emmaa*, gennem V. og S. til S. 15° Ø., fri V. om *Store Sengskjær*. Lyset er rødt fra N. 28° V. til N. 37° V., over *Okla*, fra N. 60° V. til N. 87° V., over *Leste Odden* og *Oddefluerne*, og fra S. 17° V. til S. 31° V., over *Lyngboen*, *Midtgrunden* og *Hestholmboen*, iøvrigt hvidt. Ved *Nordåre Oddefluen* skjules Fyret af Land. Flammens Højde: 108 Fod. Synsvidden: 6 Kml. Fyrbygningens Højde: 10 Fod. Brændetid: 1ste Okt.—1ste April. 60° 41' 15" N. Br. 4° 43' 35" Ø. Lgd.

*Aslroten, paa Klubben.* Den viser Lys med Formærkelser fra N., Ø. om *Oddene*, gennem Ø. og S. til S. 15° V., fri Ø. om *Boerne*. Lyset er rødt fra N. 87° V., fri N. om *Leieskjærerne*, *Yksøfjuen* og *Dragsholmen*, gennem S. til S. 6° V., fri V. om *Høiholmen*, *Tre'odskjær* og *Stavenæspynten*, iøvrigt hvidt. Flammens Højde: 37 Fod. Synsvidden: 6 Kml. Fyrbygningens Højde: 10 Fod. Brændetid: 1ste Aug.—15de Maj. 61° 30' 35" N. Br. 5° 0' 0" Ø. Lgd.

*Næsje, paa Medhaugen, Bremangerpollen.* Den viser Lys med Formærkelser fra S. 77° V., fri N. om *Haamandsflua*, gennem V. og N. til N. 67° Ø., fri N. om *Naaevne*. Lyset er rødt fra N. 74° V., fri S. om *Haaskol*, gennem N. til N. 49° Ø., fri S. om *Aapneflua*, iøvrigt hvidt. Flammens Højde: 51

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER FREDAG.

Nr. 61.

Kjøbenhavn, Fredag den 23. November 1894.

1. Aarg.

INDHOLD: Literatur. — Sø- og Handelsrettsdomme. — Lodseriet i Sundet. — Fra danske Skibsførere. — En fransk Torpedobaad af Aluminium. — En Fælles-Assuranceforening. — Tysk Højesteretsdom. — Søulykker i September 1894. — Amerikansk og skandinavisk Skibsfart. — Frihavn i Gøteborg. — Ugens Havarier. — Fra Sø og Land. — Skibsefterretninger. — Fragtberetninger. — Efterretninger for Søfarende.

Telegr.-Adr.:  
"The, Kjøbenhavn".

H. P. Sundorph, Kjøbenhavn K.,

en gros — THEHANDEL — en detail

(grundlagt 1776).

Telefon  
Nr. 239.

Originale Pakninger med indregistreret Varemærke og Plombe faas overalt i Danmark.

**AXEL E. AAMODT.**

18, Kongens Nytorv 18.

Grundlagt 1857. Telefon 106.

Lager af Tegnepapir

fra

1. Kl. Fabrikker.

Telefon 1268.

Telegr.-Adr. Nilsson 167.

**Carl Nilsson,**

Amaliegade 37,

Kjøbenhavn K.

Lager af Olier og Maskin-Artikler.

Leverandør

til de fleste danske Dampskibsselskaber.

**Ankere & Kjæder,**

Tougværk og alle

Skibs-Inventarier

anbefales fra Lager.

John Forbæch,

St. Annæ Plads 19 & 21.

**Frits Ortmann**

Overtølsogfører,

Niels Hemmingsensgade 4,

Kl. 9—3.

**J. W. Jessens Bagerier, Gammelmønt.**

Rugbrød, grovt og fint. Sigtebrød. Landbrød. Hamburger-Surbød.

Flensborgs

**Skibsbygning Selskab**

udfører

Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kjædler

særdeles hurtigt og billigt.

Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

Prøv

Tenneriffa

en fortrinlig Dessertvin pr. Btl.

Kr. 1,50.

**P. Weile & Søn.**

Aalborg. Grundl. 1822. Kjøbenhavn.

Ny Østergade 7. Telef. 3530.

**C. F. Schlüter,**

Skandinaviens største  
Skibshandel.

Etableret 1857.

En gros Lager af Maskin- og  
Cylinderolier.

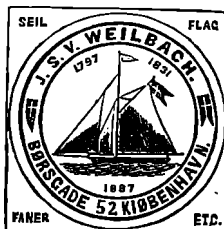
Alle Arter Maskin-Pakninger etc.

26, Peder Skramsgade,  
Kjøbenhavn K.

**Cacaopulver,**

Kæks, Biscuits, Chocolate,  
Confekt.

Brødr. Tychsens Fabrikslager,  
Lille Kannikestræde 3, Kjøbenhavn K.



Kieselsuhr, Filt m. m.

Luftbælteisolation.

Patent for Rør og Kjædler.

Telefon

1269

**M. CLAUSEN,**

KJØBENHAVN, K,

leverer

Telegr.-Adr.:

„Baltic“.

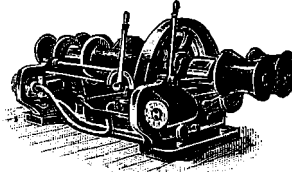
Damp-

Kraner,

Hejse-

og

Ankerspil,



Donkey-

Kjædler.

Donkey- og

Ballast-

Pumper

fra

Clarke Chapman & Co. lim., Gateshead.

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

**H. C. Petersen & Co.,**

Udstillingsbygningen, Kjøbenhavn V.

Ludwigsbergs Donkey Pumper,

Pulsometre, Centrifugalpumper,

samt alle Sorter Pumper og Sprøjter

i bedste Konstruktioner

til billige Priser.

**Engelberts originale Olie,**

bedste Cylinder-Olie,

leveres til nedsat Pris.

Mod Efterligninger advares.

Fra Aktiebolaget Bofors & Gullspång i Sverrig leverer jeg paa Bestilling større og mindre Gjenstande i

**støbt Staal,** saasom:

Skibstævne,  
Skibsskruer,  
Roerrammer,

Stempler,  
Krumtappe,  
Ambolte,

Tandhjul,  
Ankere,  
etc. etc

Støbt Staal fra Bofors-Gullspång er smeddeligt samt i Styrke og Seighed fuldt jævnlørligt med det bedste smeddede Staal af tilsvarende Haardhedsgrad.

Kjøbenhavn.

Jørgen Jensens Efterflgr.

# LANDMANDSBANKEN

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

## Ove Haugsted,

Kjøbenhavn.

Spedition, Dampskibsexpedition og Toldklarering.

Kontorer:

Amaliegade Nr. 3, Toldboden og Københavns Frihavn.

Pakhus ved Quai og Banespor i Frihavnen.

Prompte og billig Spedition til alle Pladser.

## Fabr. Alliance.

Aut. Bout. Anstalt for Gl. Carlsbergs Exp.

Telefon: V. 2612.

Til **Skibsproviantering** anbefale vi særligt vore pasteuriserede Mærker af **Gl Carlsbergs Lagerøl** og Exportøl.

Holdbarhed garanteres.

Ved Bestillinger bedes udtrykkelig anført at Øllet skal anvendes til **Skibsproviant**.

Ved Ordres paa mindst 200 Fl. til Udførsel godtgøres Ølskatten.

## Ny Carlsberg Øl

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

Bryggeriets Aftapningsanstalt: Pileallé 5.

Depot: Toldbodgade 14.

## Svendborg Margarinefabrik,

Jes Jensen & Søn,

anbefaler

**velsmagende og holdbar** Margarine,

tilkendt Guldmedalje i Antwerpen 1894.

Kontor og Lager: Raadhustræde 4.

## Staaltraadstovværk

alle Kvaliteter og Konstruktioner for Transmissioner, Hejseværker, Kræner, Tovbaner etc.

**Galvaniseret Jern- og Staaltraadstovværk, Galvaniserede Staaltraads Trosser og Kabler samt Liner til Skibsbrug, Lynafledertovværk af Jern og Kobber, Staaltraadsliner til elektriske Buelamper, Transmissions-Tov af Hamp, Manila og Bomuld, Transmissions-Tov- og Snoreskiver, Patent-Laase og Patent-Smørelse for Staaltraadstovværk etc. leveres fra**

**KABELFABRIK, LANDSBERG a/W.**

ved Repræsentanten for Danmark

**W.M. GOTTSCHALCH**

Niels Juelsgade Nr. 1,

Kjøbenhavn K

## Th. Meier,

**Vognmandsforretning.**

**Al Slags Kørsel**

besørgeres.

Kontor: Frihavnsselskabets

Kontorbygning.

Telefon 2068.

Paa Undertegnedes Forlag er udkommet:

## Nautisk Almanak

beregnet til Greenwich Meridian for

**Aaret 1895.**

Udgivet af **J. A. D. Jensen,**

Navigationdirektor.

Pris 50 Øre.

**G. E. C. Gad,**

Vimmelskaftet 32.

Den kgl. Hof-Smørhandel,

**H. Svendsen,**

St. Kirkestræde 4.

Fint & fineste Smør anbefales

til **Proviantering** saavel i

**Fustager og Krukker**

som hermetisk

tillukkede **Daaser.**

**Amerik. Kjød,  
Flæsk i Tønder,  
Klipfisk**

faaes fra Lager.

**Brødr. Levý,**

Nyhavn 31.

Drik og nyd  
**LIPTONS  
THE.**

Lipton har opnaaet det største Salg i Verden. I England alene sælges over **1 Million** Pakker om Ugen.

Den eneste **Guldmedaille** for The paa Chicago-Udstillingen fik

**Lipton.**

General-Agentur & en gros Lager

**Simonsen & Nielsen,**

Bredgade 32. Kjøbenhavn K.

## Flydende Kaffe.

15 à 20 Gram paaskænkes kogende Vand, færdig — en Kop 2 à 2 1/3 Øre. Velsmagende, pasteuriseret, holdbar. **Linnésgade 12. Telefon 3110. H. I. Lassen.**

## S. Jacobsens Sønner,

48, Gothersgade 48,

Viktualiehandel, grundlagt 1851, anbefaler

ferske, saltede og røgede Varer.

## Galle & Jessens

oljefri, rene Poudre

## Cacao uden Sukker

kan særlig anbefales

til Skibsbrug.

## Orgel-Harmoniums

og alle

### Musik-Instrumenter

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

**Petersen & Steenstrup,**

Lille Kongensgade 40 og Axelhus 2 D.

## N. Chr. Rønnes

Skibssnedkeri.

Telefonnummer C 1766.

St. Annægade 3.

Kjøbenhavn C.

Anti-magnetiske  
Ankergangs-Uhre

fra 20 Kr.

Halv-Chronometere

fra 50 Kr.

Marinekikkerter og  
Barometere.

Alle Reparationer udføres.

**PALLE SØRENSEN,**

6, Sølvtorvet 6.

## Dækskoste

Dækskoste, 13 Rækker halvstive Piasava	6 Kr.	pr. Dusin.
do. 13 do. fint Piasava ud-		
mærkede Koste til Spulning af Dækket	7 »	»
Tjærekoste, rene Børster	7 »	50 »
Levanger	7 »	»
Kosteskafter	1 »	»

Alle Sorter Malerpenler anbefales. Ethvert Rederi samt Damp- og Sejlskibsførere vil se deres Fordel ved at købe deres Forbrug af Børstenbinderarbejde direkte hos mig, da jeg fabrikkerer det selv. Ingen Specialiteter; som Fagmand udfører jeg alt til Faget henhørende. Telefon Nr. 2625.

**HANS PREHN,**  
Børstenbinder.

Fabrik for Dæks- og Gadekoste.  
Vesterbrogade 46.

# Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri,

Helsingør,

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

## Reserveløjtnantsskole ved Søværnet.

I Henhold til Bestemmelserne i Lov af 28. Maj 1880 om Søværnets Ordning vil en saadan Skole blive afholdt i Vinter for Skippere og Styrmande, som enten:

have bestaaet Afgangseksamen ved en Realskole, som svarer til den ved kgl. Anordning af 30. August 1881 fastsatte almindelige Forberedelseseksamen, dog med Forbigaaelse af et af de tvende levende Sprog, Fransk eller Tysk efter frit Valg, eller

have taget den almindelige Styrmandseksamen efter Lov af 30. Marts 1892 med Tillæg af Eksamen i et Fag, Navigation fraregnet, af den udvidede Styrmandseksamen, eller have taget den almindelige Styrmandseksamen efter Lov af 24. Juli 1880 med Tillæg af Eksamen i Maskinlære og desuden et Fag, Navigation fraregnet, af den udvidede Styrmandseksamen efter en af de to nævnte Love.

Bevis for at have bestaaet Afgangseksamen ved en Realskole, som svarer til den før Aaret 1881 gældende, under 12. Marts 1861 anordnede almindelige Forberedelseseksamen af lavere Grad, giver ligeledes Adgang til Antagelse som Reserveløjtnantselev.

Ved Skippere og Styrmande forstaaes de, som ifølge Lovgivningen have Ret til Fart som saadanne med større Skibe og paa længere Rejser.

Skolen, under hvilken Eleverne indkaseres i Kaserne-skibet Sjælland og uniformeres, samt lønnes som Underofficerer

Marineministeriets Sekretariat og Kommando-Kontor, den 8. Novbr. 1894.

af 2den Klasse, begynder i den første Halvdel af Januar Maaned og varer omtrent i 10 Uger, og ingen kan optages, som til den Tid vil være over 28 Aar gl. eller ikke har dansk Indfødsret.

Skolen sluttet med en Prøve. De antagne Elever, der i militær Henseende ere ligestillede med Kadetter, gennemgaa et Skydekursus, hvorefter der gives dem en videre Uddannelse først som Hjælpe lærere ved Foraarskolen for Lægdrullemandskabet i Land og derefter i de udrustede Skibe eller ved Søminekorpsen. Eleverne lønnes som Underofficerer af 2den Klasse og uniformeres. Der beregnes dem for den Tid, de under Uddannelsen have været udkommanderede med Flaadens Skibe, Togt efter de almindelige Regler.

De Skippere og Styrmande, der ønske at komme i Betragtning ved Antagelsen til at gennemgaa Skolen, ville have at indgive skriftligt Andragende til Marineministeriet inden førstkommende 15. December, indeholdende Oplysning om Opholdssted og fuldstændig Adresse samt bilagt med Søfartsbog, Lægeattest om Helbredstilstand, Oplysning om den Paagældendes Alder og Stilling i Rullen, Skipper eller Styrmandsbevis, Attester for tagne Eksamina samt saa vidt muligt anbefalinger for tidligere Virksomhed. Hvis muligt afleveres Andragendet personligt. Ved Aarets Udgang vil nærmere Underretning om Antagelsen blive meddelt de Vedkommende.

Nordpynt i N. 27° Ø., 3,4 Kml. og fra *Coney Arm Head* i S. 55° Ø. Den mindste Dybde, der er funden paa Klippen, er 5 Fv., men Fiskerne sige, at der er meget mindre Vand. I uroligt Vejr, bryder Søen paa Grunden. 49° 47' 0" N. Br. 56° 40' 40" V. Lgd.

### Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**Spanien. Malaga.** Det røde, faste, elektriske Fyr paa *Malaga Ø.* Mole staar ikke paa Havnehovedet, men c. 130 Alen inden for dette, hvorfor Skibe for Indgaaende maa holde Fyret c. 160 Alen om Styrbord.

**Østerrig-Ungarn. Arbe.** Paa NV.-Pynten af *Øen Tonerá*, SØ. for Indløbet til *Arbe*, er tændt et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 39 Fod. Synsvidden: 4 Kml. Det lyser fra N. 80° Ø. gennem N. og V., til S. 80° V. Fyret vises fra en grøn Jernpæl. 44° 45' N. Br. 14° 46' Ø. Lgd.

### Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

**Forenede Stater i Nordamerika. Florida. Cape San Blas** Fyr-Station er ødelagt i en Storm, og Fyret slukket. Fyrtaarnet staar endnu, men det er undergravet. Fyrpasserboligerne ere bortskyllede.

For Indgaaende i *Pensacola Bay* skal man holde følgende Kurser: I *Pensacola* Ledelinie N. 18° V., i *Fort Mc. Rae* Ledelinie N. 63° V. og i *Fort Barrancas* Ledelinie N. 10° Ø.

**Venezuela. Ubero Point NØ.** En 20 Fods Grund er funden ved Kysten af *Venezuela*, fra *Zamuro Point* i S. 87° Ø. og fra *Ubero Point* i N. 40° Ø. 11° 25' N. Br. 68° 39' 45" V. Lgd.

**Jamaika S.-Kyst.** I det SØ. lige Farvand til *Sacanna la Mar* er der mellem *Style Reef* og *Boat Stag Reef* fundet et Korallrev med 16 Fod Vand, fra *Smithfield Wharf* i S. 20° Ø. og fra *Robins Point* i S. 75° Ø.

I *Carlisle Bay* ligger den røde Tønde ved V.-Kant af

*Robertsons Shoal* nu i 26 Fod Vand, fra *Wharfingers House* i S. 16° Ø. og fra *Rocky Point* i S. 79° V.

**Porto Rico. Ponce.** Ifølge Indberetning fra det danske Konsulat paa *Porto Rico* ere Masterne paa Vraget af »*Tasmanians*», som stod paa *Tasmanian Shoal* ved Indløbet til *Ponce*, bortrevne. Grunden skal afmærkes med et Sømærke.

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

**Hollandsk Guyana.** Fyrskibet »*Suriname*» er midlertidigt ombyttet med en Skonnert, som viser hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 32 Fod. Paa Fortoppen føres sort Ballon, paa Stortoppen blaaf, firkantet Flag.

I *Suriname* Flod er der 0,7 Kml. V. for den anden Tønde 17 Fod Vand, saa at *Lij* Grund ikke strækker sig saa langt mod NØ., som angivet i Kaartet.

**Brasilien. Pernambuco.** Paa *Pernambuco* Rhed ere følgende Tønder igen udlagte paa de tidligere Pladser:

En rød Tønde S. for *Olinda Reef*, fra *Olinda Point* Fyr i S. 13° Ø., 11½ Kbl. og fra *Krutmagasinet* i N. 75° Ø. 8° 2' 0" S. Br. 34° 50' 20" V. Lgd.

En sort Tønde N. for *English Banc*, fra *Fort Picao* Fyr i N. 58° Ø., 10¾ Kbl. og fra *Krutmagasinet* i S. 66° Ø.

En rød Tønde S. for *English Bank*, fra *Fort Picao* Fyr i S. 85° Ø., 7 ½ Kbl. og fra *Olinda Point* Fyr i S. 14° V.

En sort Tønde N. for *Pedro Secca Bank*, fra *Fort Picao* Fyr i N. 24° Ø., 3,0 Kbl. og fra *Kabelhuset* i S. 82° Ø.

### Karantænebestemmelser m. m.

**Norge.** — Departementerne *Finsterre* og *Morbihan* ere erklærede for kolerafri.

**Sverrig.** — Guvernementet *St. Petersborg* med *Byen St. Petersborg* og Departementet *Finsterre* med *Brest* ere erklærede for kolerafri.

**Tyrkiet.** — Skibe fra *Havne i Marmora-Havet* mellem *Kap Boghaz* og *Tonsla* begge inklusive, underkastes 10 Dages Karantæne i *Tonsla*.

#### ABONNEMENTSPRISEN

er 1 Kr 50 Øre pr. Kvartal, foruden Postpengene. Enkelte Numre 20 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 18, St. 11-3 og Holsteinsgade 9, Ø., hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges hos „Adam“, Højbroplads og Tivoli, „Lynet“, Bredgade, hos Avis-sælgere i Havnen og flere Steder.

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

#### AVERTISEMENTS-PRIS:

Første Side pr. Petitlinie à 45 mm Brede	25 Øre,	udenlandske	35 Øre
De øvrige Sider	—	do.	25 —
Moderation for	5 Gange	10 Gange	25 Gange
½ Side eller derover	20 0/100	90 0/100	50 0/100
Mindre end ½ Side	10 0/100	20 0/100	4 0/100

# Dansk Søforsikring for Løsøre,

oprettet 1876,

tegner Forsikring paa Søfolks Effekter med danske Skibe.

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

Udkommet er og faas i alle Boglader:

## Astronomisk Navigation

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

Pris med Stjernekort og Stedlinekort indb. 3 Kr.

Forlagt af **Cornelius Knudsens nautiske Etablissement.**

I Kommission hos Tillges Boghandel.

## Patent

### Universal Slippeapparatet,

der er omtalt i Søfartstidende Nr. 40, anbefales til Anbringelse i Skibsbaade. Bestillinger modtages af Opfinderen og Indehaver af Patentet

**Jul. Christensen** — Hjertensfrydsgade 12 — **Kjøbenhavn. K.**

# GORDON WHISKY

fra

**Pattison, Elder & Co., Leith,**

faas hos de Herrer Vinhandlere.

**L**ørdag den 17. November 1894, Kl. II Formiddag, bliver ved offentlig Avktion, der afholdes paa **Orlogsværftet**, bortsolgt **1,600 Pd. Tovværk**, 3,000 Pd. Spild, **850 Pd. Messing**, Klude, Korkaffald, Papiraffald, malet og umalet Sejldug, Læder, ca. **30,000 Pd. Støbejern**, 3,180 Pd. Zinkaske, **60,000 Pd. Staalaffald**, ca. **130,000 Pd. Jern**, **5,500 Pd. Metal**, 95 Stk. Zink-Krudtkasser, 25 Køjer, **1 Fartøj**, 24 Kanonslæder, 43 Raperter, **133 Krudttønder** m. m.

Sagerne paavises i Magasinet for kasseret Gods Onsdag den 14de og følgende Dage fra Kl. 10—2, og hvor Kataloger til den Tid erholdes.

**Orlogsværftets Centralkontor**, den 9. Novbr. 1894.

Fod. Synsvidden: 6 Kml. Fyrbygningens Højde: 10 Fod. Brændetid: 1ste Aug.—15de Maj. 61° 48' 40" N. Br. 4° 51' 10" Ø. Lgd.

*Vedelskytten, Oldersundet.* Den viser Lys med Formærkelser fra N. 25° V., fri V. om *Telleboerne*, til N. 41° V., fri Ø. om Slaggrundene Ø. for *Næsje* og *Sjonæs*, samt fra S. 8° V. til S. 8° Ø. Lyset er rødt fra N. 41° V. til N. 32° V., fri Ø. om *Matsækken*, iøvrigt hvidt. Flammens Højde: 41 Fod. Synsvidden: 6 Kml. Fyrbygningen er hvid: 10 Fod høj. Brændetid: 1ste Aug.—15de Maj. 61° 47' 25" N. Br. 4° 54' 25" Ø. Lgd.

Den 25de Jan. 1895 tændes en Fyrlampe paa:

*Havstenen*, paa N.-Pynten. Den viser Lys mod Formærkelser fra N. 84° V., fri N. om *Alnæspynten*, gennem N. og Ø. til S. 63° Ø., fri N. om *Nordre Stenwaagflua*. Lyset er rødt over *Giske*, fra N. 72° V., fri S. om *Rauden*, til N. 13° Ø., fri Ø. om Slaggrunden ved *Giskegerdet*, grønt over *Skjongholmen*, fra N. 21° Ø., fri V. om *Skjongholmsgrunden* og *Skarholmen* til N. 38° Ø., fri Ø. om *Skjongholmen* og fri V. om *Ytterlands-holmen*, rødt over *Skjongstua*, fra N. 68° Ø. til N. 75° Ø., iøvrigt hvidt. Flammens Højde: 29 Fod. Synsvidden: 6 Kml. Fyret vises fra et 10 Fod højt Jerntaarn. Brændetid: 25de Jan.—8de April. 62° 29' 20" N. Br. 6° 4' 10" Ø. Lgd.

Den 8de Jan. 1895 tændes følgende Fyrlamper:

*Bekkerholmen, Hustadviken.* Den viser Lys med Formærkelser fra N. 31° V., fri V. om *Bogaflua*, gennem V. til S. 74° V., fri N. om *Oldmansflua*. Lyset er rødt fra N. 41° V., fri Ø. om *Sørvastolen*, over *Rota*, *Haaskjærene* og *Lydrodene*, til N. 87° V., fri S. om *Kringsflua*, grønt over *Heger-skjærene*, fra S. 89° V. til S. 78° V., iøvrigt hvidt. I den N.-lige hvide Lysvinkel ligger *Hyskjærfaldene*, ØNØ. for *Hyskjær*, og *Skjesflua*, Ø. for *Rota*. I den S.-lige hvide Lysvinkel ligger *Hammeløja* og Ø. for denne nogle andre Skjær og Holme. Flammens Højde: 54 Fod. Synsvidden: 6 Kml. Fyret vises fra et hvidt, 10 Fod højt Træhus. Brændetid: 8de Jan.—30te April. 62° 57' 5" N. Br. 6° 59' 50" Ø. Lgd.

*Veiholmen, paa Sindsholmen, Smølen.* Den viser Lys med Formærkelser fra S. 45° V., S. om *Kassiboen*, gennem V. og N. til N. 63° Ø., N.-Kant af *Sildsundet*. Lyset er rødt over den N.-ligste Del af *Remman*, fra N. 37° V., Ø om *Storboen*, til N. 72° V., N. om det N.-ligste *Nordomskær*. Flammens Højde: 32 Fod. Synsvidden: 6 Kml. Fyret vises fra et hvidt, 22 Fod højt Træhus. Brændetid: 8de Jan.—30te April. 63° 31' 0" N. Br. 7° 56' 10" Ø. Lgd.

**Tydskland. Elben.** Den 15de November 1894 forandres Fyret paa Fyrskibet »*Elbe IV*« til et hvidt Blinkfyrt, der viser Lys i 4 Sekunder, Mørke i 6 Sekunder.

**Jade. Wangeroog Fyr** viser midlertidig fast Lys.

Den ny Redningsbaake paa *Minsener Old Oog* staar paa 53° 46' 13" N. Br. 8° 1' 25" Ø. Lgd.

**Holland. Noord Hinder.** Den røde Tønde fra Fyrskibet

»*Noord Hinder*« er bortdrevet. Den 19de Oktober laa den i 19 Fv. Vand 4 Kml. N. ½ V. fra Fyrskibet. Den er senere igen lagt paa Plads

**Holland. Forandring i Afmærkning.** I *Bokke Gat* ligger Stumptønde Nr. 1 nu i 13 Fod Vand. 51° 51' 23" N. Br. 3° 54' 18" Ø. Lgd.

I *Brielsche Gat* ligger Spidstønde Nr. 5 i 11 Fod Vand. 51° 55' 38" N. Br. 4° 9' 55" Ø. Lgd., og Spidstønde Nr. 4 i 12 Fod Vand. 51° 55' 25" N. Br. 4° 3' 50" Ø. Lgd.

I *Nieuwe Maas* ligger Stumptønde Nr. 3 med afkortet Kegle nu i 13 Fod Vand. 51° 54' 20" N. Br. 4° 11' 53" Ø. Lgd.

I *Zeegat van Brouwershaven* ligger Spidstønde Nr. 7 i 25 Fod Vand, 51° 44' 56" N. Br. 3° 46' 24" Ø. Lgd.

**Zeuwhs-Vlaanderen.** Ved *Hoofdplaat* er paa Yderenden af den V.-lige Havnemole tændt et hvidt, fast Fyr. 51° 22' 33" N. Br. 3° 39' 42" Ø. Lgd.

**Wester Schelde.** I *Pas van Terneusen* er Stumptønden Nr. 3 a flyttet. Den ligger nu i 28 Fod Vand. 51° 21' 29" N. Br. 3° 45' 18" Ø. Lgd.

Stumptønde Nr. 6 er flyttet og ligger nu i 34 Fod Vand. 51° 21' 29" N. Br. 3° 47' 21" Ø. Lgd.

En Stumptønde Nr. 6 a er udlagt i 28 Fod Vand. 51° 21' 7" N. Br. 3° 48' 14" Ø. Lgd.

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

**Frankrig. Saint-Malo.** Ved *La Rance* skal den N.-lige Tønde om kort Tid males sort og hvid sribet. Den S.-lige Tønde vedbliver at være sort.

**Irlands S.-Kyst. Cork Harbour.** Den 1ste Marts 1895 oprettes Taagesignal ved *Spit Bank* Fyr. Paa en Klokke skal der da hver ½ Minut slaas To-Slag.

## Nordlige Atlanterhav.

**Vrag m. m. i Atlanterhavet.** I *Atlanterhavet* er Vrag m. m. truffen saaledes:

Den 5te Okt. 43° 39' N. Br. 43° 18' V. Vgd. Forladt *norsk* Skib, Stormasten gaaet overbord.

Den 13de Okt. 42° 2' N. Br. 31° V. Lgd. Et brændende Skib.

Den 16de Okt. 27° N. Br. 28° V. Lgd. Forladt Bark »*Barcelona*«.

Den 19de Okt. 43° 20' N. Br. 31° 40" V. Lgd. Et kobberforhudet Skib med Bunden opad, c. 130 Fod langt.

**Newfoundlands Ø.-Kyst.** En Klippegrund, *Dashers Rock*, der inden for 10 Fv. Grænsen er 2 Kbl. i Udstrækning, er funden i *White Bay*, c. 1 Kml. fra Land fra *Frenchman Cove*

## LITERATUR.

»Nautisk Almanak«, udgiven af Navigationsdirektør I. A. D. Jensen og forlagt af Universitetsboghandler G. E. C. Gad, foreligger nu for Aaret 1895.

Bogen har bevaret sit praktiske Format uforandret og indeholder som sædvanligt de nødvendige Data for Navigering ved Hjælp af Solen og Fiksstjernerne samt til Bredebestemmelse ved Maanens Kulminationshøjde.

Endvidere skulle vi af Indholdet nævne: Højvandsmiddelklokkeslet ved London Bro for hver Dag; Havnetider for Steder paa Kysterne mod Nordsøen, Kanalen, den irske Kanal m. m. og Atlanterhavet samt paa Island; Internationale Søvejsregler; Dag- og Natsignaler for danske Skibe i Havsnød; Anvisning til Brugen af Raket-Rednings-Apparatet og desuden Signaler for Vind- og Isforhold i vore Farvande.

Endelig er der tilkommet som nyt Stof en Angivelse af Højvandsklokkeslet til hver Dag i Aaret for 8 forskellige Pladser ved Nordsøen og den engelske Kanal, samt endvidere en ny Tabel over Polarstjernens Azimuth.

Heraf fremgaar tydeligt nok, at Almanakken giver en stor Del for Skibsfarten meget vigtige Oplysninger, og dog kan det ikke nægtes, at vi, som ved en tidligere Lejlighed berørt her i Bladet, stadig savne de fornødne Data til helt at kunne udnytte Maanen under Navigeringen.

Dette Himmellegene, der paa det nærmeste er ligesaa let at observere og anvende til Stedliniebestemmelse som Solen, vil særlig om Vinteren paa højere Breder kunne yde

Navigationen uvurderlig Gavn, og vi havde derfor gerne set Maanens Rektascension og Deklination opført mindst for hver 3 Timer Mkl. i Grw. med Differentser pr. Time, selv om det skulde være sket paa Bekostning af de ny tilkomne Højvandsklokkesletter, hvilke Størrelser jo bedre kunne undværes, da de nemt lade sig beregne af Højvandsklokkeslettet ved London Bro og Stedernes Havnetid.

Tabellen over Polarstjernens Azimuth synes os meget praktisk indrettet, eftersom man ved dens Benyttelse kun behøver at kende den omtrentlige Retning af Linien mellem Polarstjernen og den midterste Stjerne i Karlsruognens Stang eller den næstøstlige Stjerne i Cassiopeia, og denne Retning uden Vanskelighed lader sig skønne med tilstrækkelig Nøjagtighed.

For imidlertid at gøre Tabellen brugelig, selv om ingen af de to sidst nævnte Stjerner skulde være synlige, vilde det sikkert have været heldigt, om der ved de som Argument benyttede Retninger fandtes vedføjet Polarstjernens tilsvarende Timevinkler (eller bedre Stjernekllokkesletterne).

Efter at have fremsat disse Smaabemærkninger er det os forøvrigt en stor Fornøjelse at henlede vore Skibsføreres og Styrmands Opmærksomhed paa »Nautisk Almanak«, der ikke bør savnes i noget dansk Skib, saa meget mere som Prisen maa siges at være meget billig efter vore hjemlige Forhold.

## Sø- og Handelsrettsdomme.

S. S.  $\frac{528}{94}$ . Dom angaaende Fragtberægning afsagt den 17de Oktober 1894. Sagen drejede sig om, hvorvidt Fragten for en Ladning i Danzig indtagne, til Lemvig bragte Fyrresveller, der var fastsat til »19 pf. pr. indtagen dansk Kubikfod in full«, skulde beregnes efter den her i Landet brugte Opmaalingsmetode eller efter en i Danzig herskende særlig Opmaalingskutyme, efter hvilken Fragt-Beløbet blev en Del mindre (der regnes kun med fulde Tommer i Tykkelse og Bredde, og kun med fulde Fod i Længde).

Retten gav Skibet Ret til det større Beløb paa Basis af følgende Ræsonnement: »Ligesom Certepartiet var oprettet her i Landet og mellem tvende Danske, og ligesom der Intet foreligger om, at Sagsøgeren (o: Skipperen) var bekendt med eller med Føje burde have været bekendt med den omhandlede særlige Danzigerkutyme, saaledes findes det i Certepartiet brugte Udtryk: »erholde Fragt pr. indtagen Kubikfod« ikke med Grund at have kunnet fordres forstaaet overfor Skibsføreren som enstydigt med »pr. i Danzig opmaalte Kubikfod«, og det end mindre naar henses til, at der var tilføjet Ordet »dansk« efter »indtagen«, og at Ladningens Dimensioner netop vare nøjagtig angivne i Certepartiet ( $4\frac{1}{2}'' \times 9'' \times 7'$ ), og det findes derfor at burde falde Indstævnte til Last, at han, naar han vilde have Fragten beregnet som af ham hævdet, ikke sørgede for, at det blev klart, at dette var hans Mening f. Eks. ved at lade anføre i Certepartiet: pr. efter Danziger Kutyme eller Danziger Maal indtagne Kubikfod.« — Skipperen fik endvidere godtgjort Udgifterne ved den i Lemvig foretagne Opmaalning, hvorimod Sagens Omkostninger ophævedes.

Man tør vistnok i denne Dom se en Anerkendelse af en almindelig Sætning om, at i alt Fald et her i Landet mellem Danske oprettet Certeparti ikke kan antages at skulle forstaaes i Overensstemmelse med særlige Kutymen paa fremmede Steder, med mindre den Part, der har Interesse i, at det forstaaes i Overensstemmelse med saadanne, godtgør, at Parterne netop ved Certepartiets Oprettelse har taget særligt Hensyn til saadanne Kutymen; eller at i alt Fald Certepartiets Udtryk vare saadanne, der faktisk altid forstaaes i Overensstemmelse med bestemte Kutymen. Denne Sætning er sikkert sund, idet den modvirker Forsøg paa at profitere af Kutymen, som i Virkeligheden fra først af har ligget udenfor begge Parters eller i alt Fald Modpartens Kundskab eller Tanke, medens Sætningen paa den anden Side Intet hindrer, idet det jo altid staaer den Part, der lægger særligt Vægt paa vedkommende Kutyme, frit for at fremhæve den udtrykkeligt i Certepartiet.

S. S.  $\frac{806}{94}$ . Ved Dom, afsagt d. 24de Oktober 1894, idømtes en Sømand, der i Havre udeblev ved Skibets Afsejling, fordi han var kommet til at svire, men som i øvrigt paa dette Tidspunkt ikke havde Hyre tilgode, 14 Dages simpelt Fængsel samt Sagens Omkostninger i Henhold til Sølovens § 300 jfr. § 298. Dommen viser, at det, at Sømanden kommer til at svire, ikke henregnes til de Omstændigheder, hvorefter det maa antages, at han »ikke har haft til Hensigt at unddrage sig sin Tjeneste«. Hvis saadanne Omstændigheder foreligger, kan den Udeblevne nemlig efter § 300 ikke straffes som Rømningsmand.

E. T.

## Lodseriet i Sundet.

Vi have modtaget følgende:

Foranlediget ved Hr. O. n.'s Omtale af Lodsforholdene i Sundet, tillader jeg mig at anmode Dem, Hr. Redaktør, om Plads for Efterfølgende.

Allerførst maa jeg da indskyde den Bemærkning, at jeg ifølge min Erfaring fuldt ud kan slutte mig til Hr. O. n.'s kritiske Bemærkninger om denne Institution, og hvor jeg i Udlandet har hørt og talt med fremmede Skippere om Lodsforhold paa forskellige Steder, har alle været enige om at kritisere de danske Sundlodsers Ihærdighed.

Jeg vil indrømme Hr. Lodsinspektør, Kommandør Bardenfleth, at det er en let Sag at finde Farvandet hen til Fyrskibene og rundt Kronborg Pynten, navnlig om Dagen; men det er ligesaa selvfølgelig en let Sag at finde den øvrige Del af Farvandet, naar det er lyst, og i de daarlige Tider vi nu har, findes der neppe Skibsførere, der for deres Mageligheds Skyld bebyrde Rederierne med større Udgifter end nødvendig, derfor har alle Lodserne det saa roligt om Dagen; men det er en anden Sag om Natten, naar der skal sejles efter Fyrene alene, og muligvis uden specielt Kort over Farvandet, og enhver, der har prøvet paa at sejle ind i et stærkt befærdet snævert Farvand, der har Form af en Traght ligesom Sundet nordfra, og af Erfaring kan tale med om, hvad det vil sige at manøvrere imellem mange Skibe og samtidig huske paa helt ukendte Fyrs Navne, Karakter og Pejlinger, de kende ogsaa til at vurdere den Fordel, det er at have en Mand om Bord, der er lokal kendt med Farvandet og Strømforholdene, og de vil neppe give Kommandøren Ret i, at det er saa let en Sag at løbe hen paa Siden af Fyrskibet i det snævrere og mest befærdede Sted af Sundet for at faa en Lods; men de vil beklage, at Virkeligheden ikke stemmer med Kommandørens Paastand om, at alle Skibe kan faa dansk Lods, naar de ønsker det mellem Viken og Fyrskibet, thi var det saaledes, da vilde mange af de Skibsførere, der nu gaar til Ankers paa Højden af Viken paa Grund af Natten, kunne fortsætte deres Rejse og have Fordel af at Lodserne tjente en god Dagløn.

De svenske Lodser blive ikke meget albenyttede, thi der findes ikke ret mange Skibsførere, som holde af at komme igennem den østlige Del af Sundet.

I mange Aar har jeg flere Gange om Maaneden sejlet med Dampere gennem Sundet; men jeg mindes ikke at jeg nogensinde om Natten har set en dansk Lodsbaad hen mod Højden af Viken, men jeg har al Tid funden ud af, at den laa godt fortøjet paa Siden af Fyrskibet, derimod har jeg flere Gange set Skibe gøre Signal efter Lods paa disse Højder.

Jeg kan ikke nægte, at der al Tid kan findes en Lods ved Middelgrunden, det vil sige i Nærheden af Vageren paa Middelpullen og om Dagen; men det er mig ogsaa bekendt, at Lodsfortøjet har Station inde i Trekroners Havn om Natten, og jeg tvivler om, at Lodserne derfra kan se, naar et nordfra kommende Fartøj gør Lodssignal nord for Middelgrundsfortet; men det ligger nær at formode, at de roligt blive liggende i deres Køje og drøfte de daarlige Tider, medens Dampskibe gaa til Ankers nord for Fortet og spille en kostbar Nat.

Ved den sydlige Indgang til Sundet har jeg fundet, at Forholdet er noget bedre end ved den nordlige, men dog langt fra som det burde være om Natten. P. J.

## Fra danske Skibsførere.

Kapt. J. Thøgersen, Fører af 3-mastet Skonnert »Agnes« af Varde, giver følgende Beskrivelse af Indsejlingen m. m.

til Byen Nickerie, beliggende paa den hollandske Guyana kyst mellem Surinam og Berbice, paa omtrent 6° N. Br. og 57° V. Lgd. Landet er meget lavt og sumpigt, saa man ingen Ting kan se, før man er inde paa fire Favne Vand, hvor der er ganske mudret; vi fik Landkending ved Barbara Point og styrede langs Kysten paa Loddet i 3 Favne; dette maa bruges jevnlige, da Bankerne paa sine Steder strække godt ud; det er nødvendigt at have gode Instrumenter ombord, for at finde Indsejlingen og ikke sejle forbi og over paa Banken paa den anden Side af Floden Corentia, som flere har gjort. Naar man følger Landet saa tæt som muligt, faar man Bøjerne i Sigte; de ses ikke langt udenfor Barren, og siden ser man et lille Hus, hvorpaa hejses hollandsk Flag, naar et Skib er i Sigte; man ankrer imellem 1ste og 2den Bøje, til Lodsens kommer, hvilket kan vare flere Dage, men man kan ikke selv finde inde ind, da det især i Regntiden er vanskeligt at komme over Barren, da Strømmen fra Floden, hvor den støder sammen med Havet, frembringer det saakaldte Ildvand, hvori Skibet ikke vil styre; det er kun muligt at komme over med Springtid. Der er imellem 11 og 12 Fod paa Barren; man driver op ad Floden og maa ankre ved Ny Nicherie, hvor Toldvæsenet kommer ombord og forseglere; naar de ere færdige med det, kan man drive op til Plantagerne, c. 1 Mil derfra; først kommer Waterloo, siden Hazard; paa begge Steder er en lille Bro, c. 15 Fod lang, og ingen Ting at gøre fast til, saa man saa godt det lader sig gøre maa fastgøre til Buskene, som vokser ud af Mudderet, hvilket baade er besværligt og farligt, da man maa vade i Mudderet til midt paa Livet; det vrimler af Slinger og Krokodiller, det er i det hele taget en Plads, som ikke er at anbefale i nogen Retning. Købmændene ere ikke meget imødekommende. Skibet bragte en Ladning dertil af Maskiner og Kul, tog derfra Sukker og Rom; det maatte flere Gange skifte imellem Plantagerne uden nogen Godtgørelse. Af Proviant er der intet at faa, uden daarligt Kød og Frugter; Moskitterne ere saa slemme, som vel kun faa Steder i Verden, hele Mandskabet maatte sove i Land, da det ikke var muligt at være paa Skibet efter Solnedgang; der gives her 3 Slags af disse Blodsugere.

Udgifterne ere dog store nok; for »Agnes«, 294 R. T., løb de op til £ 62.00; Pengene gaa til Tonnage, Lods, Toldmændsmand, som bliver ombord hele Tiden, medens Skibet ligger, og foruden Kost betales med 3 Gylden pr. Dag; Lodsens kender Farvandet, men forstaar sig ikke paa at manøvrere Skibet, Bugserbaade findes ikke, saa det er tidt vanskeligt at komme ned og over Barren; ogsaa Feberen er til Tider slem; vi slap da nogenlunde, passede paa saa godt som muligt og lod kun Mandskabet drikke afkølet kogt Vand, som jeg tror er heldigt, da raat Vand sædvanligt frembringer Diarrhe og derefter Feber. Fersk Vand faaes fra Beholdere i Land, som opsamle Regnvandet fra Husene; man maa selv hente det; det var mindre godt. — Hele Rejsen fra Liverpool ud og tilbage til London tog 4 Maaneder og 5 Dage, og dette maa kaldes en hurtig Rejse.

## En fransk Torpedobaad af Aluminium.

Som meddelt i denne Tidendes, Nr. 54 har Firmaet Yarrow & Co. i London for nylig leveret til den franske Regering en Torpedobaad, hvis Skrog er af Aluminium. Dette Metal kan i ren Tilstand ikke benyttes hertil; man har brugt en Blanding, der indeholder 6 Procent Kobber, og som besidder større Styrke og Stivhed end det rene Metal. Brudgrænsen ligger for Blandingen ved 14 Tons pr. sq. in; dens Spændighedsgrænse ligger højere i Forhold til Brudgrænsen, end det er Tilfældet med Staal. Aluminiumspladernes Godstykelse er gjort omtrent 25 Procent større, men paa Grund af Metallens Lethed er Skrogvægten bleven omtrent 50 Procent mindre, end om Staal var bleven brugt.



De vigtigste Fordele ved Anvendelsen af dette Materiale til det anførte Øjemed ere følgende: Da Skrogvægten er mindre, er Baaden lettere at hejse og sætte ombord i dens Moderskib, og Hastigheden bliver ogsaa større; paa en 2 Timers Prøve opnaaedes en Gennemsnitshastighed af 20½ Knob, medens den sædvanlige Hastighed for Staalbaade af samme Klasse og Størrelse kun er 17 Knob. Under Fuldkraftsprøven rystede Baaden saa goit som slet ikke, hvad der formentlig maa tilskrives Metalblandingsens Egenskaber og de forøgede Godstykkelser; Skroget syntes at være langt stivere end almindeligt.

En alvorlig Mangel ved Aluminium er, at det ikke kan bruges paa Steder, hvor det er udsat for Varme. Det iltes forholdsvis hurtigt i Søvand og kan navnlig ikke taale at komme i Forbindelse med Kali- og Natronforbindelser. Vil man f. Eks. vadske Kondensatoren ud med Soda, maa man omhyggeligt vaage over, at der ikke kommer Soda i Lasten, hvor det kan komme i Berøring med Aluminiums-pladerne.

Hovedaarsagen til, at Aluminium ikke for Tiden kan ventes at ville blive almindelig brugt i Industrien, er de store Omkostninger ved dets Fremstilling. Til den ovennævnte Torpedobaad kostede Pladerne c. 3 Kroner Pundet, eller omtrent 50 Gange saa meget som den samme Vægt Staal. For Øjeblikket finder Aluminium derfor kun Anvendelse, hvor Bekostningen ved Anskaffelsen af Materialet er af mere underordnet Betydning.

## En Fælles-Assuranceforening.

Nordisk Skibsrederforening gør i sit sidste Cirkulære opmærksom paa, at dens Loves § 1 f. nævner som et af Foreningens Formaal:

- »eventuel Etablering af en Fælles-Assuranceforening
- »for Tab og Risici, som ikke erstattes eller dækkes
- »ved Assurance af Skib, Ladning eller Fragt, samt
- »for saadanne ekstraordinære Tab, som foranlediges
- »ved Besætningers Forsømmelser eller Fejl, eller
- »ved forskellige Landes særegne Lovgivninger etc.
- »i Lighed med de engelske Protection Associations.«

Bestyrelsen har gentagne Gange haft dette Spørgsmaal under Overvejelse. De mange Tab, Rederibedriften medfører, og som ikke dækkes af Assurandørerne, føles i særlig Grad under trykkede Fragtkonjunkturer som de nuværende, og der er derfor for Tiden særlig Grund til at søge et Middel for at lette de Tab og Udgifter, der paa denne Maade paaføres Rederierne.

Det Middel, der skulde anvendes herimod, maatte være Oprettelse af en saadan Afdeling af Foreningen som den ovenfor nævnte. Bestyrelsen har derfor ogsaa besluttet at indhente Medlemmernes Udtalelse om, hvorvidt og i hvilket Omfang man burde søge dannet en saadan Afdeling. I Henhold hertil opfordres Foreningens Medlemmer til at udtale sig herom og til dette Øjemed benytte et udsendt Skema, der bedes indsendt enten til Agenterne eller direkte til Bureauet *Da de indkomne Udtalelser vil blive betragtet som Udtryk for den Trang og de Ønsker, der i denne Henseende er tilstede, opfordres enhver, der har Interesse for Spørgsmaalet, til at tage det under Overvejelse og tilkendegive sin Mening derom.* Til Forklaring af, hvad der sigtes til, anføres nedenfor nogle Eksempler paa de Udgifter og de Tab, som man nærmest har for Øje.

Tab, opstaaet ved, at Rederen maa yde Erstatning for beskadiget Last, naar det ikke er Søskade, der er Grund til Beskadigelsen, men Konnossementerne er undertegnet for, at Ladningen er modtagen i god Orden og Kondition.

Tab, opstaaet ved, at Rederen maa erstatte Differencen mellem den Kvantitet af Last, han leverer, og den, Skibsføreren har givet Konnossement for, naar Kontrol med

Kvantiteten af den indtagne Last enten har været vanskelig eller umulig, og naar Kontrol ved Udlosningen enten ikke har kunnet finde Sted, eller Skibet har været nødsaget til at sejle, forinden der foreligger Kvittering fra Dokkompagni, Toldbod etc., udvisende Kvantiteten af den lossede Last etc. etc.

Tab, opstaaet ved, at Rederen har maattet yde Ladnings-ejeren Erstatning paa Grund af Tyveri, Skødesløshed eller Forsømmelse med Hensyn til Ladningen fra Mandskabets Side.

Tab, opstaaet ved ekstraordinære Kutymmer i de forskellige Lande.

Tab af Anker og Kætting, naar disse er brukne i Storm, efterat alt er gjort for at holde fast.

Tab ved at Sejl blæser bort, eller Rig gaar overbord, naar der pranges for ikke at drive iland.

Tab, opstaaet ved Rømning af Mandskab, idet Skibet derved er blevet opholdt, eller Ekstraudgifter er paadragne ved Forhyring af andet Mandskab.

Tab ved Mandskabets Sygdom, naar det foraarsager, at det maa indlægges paa Hospital paa fremmed Sted, ved dets Begravelse eller Hjemsendelse samt ved Ekstraudgifter i Anledning af andet Mandskabs Forhyring.

Tab ved at Rederiet har maattet yde Erstatning for Skade, tilføjet Besætningen eller andre, og som ikke dækkes ved Assurance.

Disse Arter af Tab nævnes, som sagt, kun som Eksempler. Naar enhver Reder vil tilkendegive sin Mening, baseret paa egen Erfaring, kan man gøre sig Haab om at faa alt med, hvad der bør medtages.

## Tysk Højesteretsdom.

Den tyske »Reichsgericht« (Højesteret) har ved en d. 2den Maj 1894 afsagt Dom fastslaaet, at Konnossementer, udstedte for Varer, der skulle afleveres i tysk Havn, blive at bedømme efter tysk Ret, uden Hensyn til om det er fremmed Skib paa fremmed Sted, der har udstedt dem.

Denne Afgørelse er selvfølgelig truffet i Favør af Konnossementers Negotiabilitet og hænger iøvrigt naturligt sammen med tysk Rets Tilbøjelighed til at lade Opfyldelsesstedets Ret være afgørende ved Bedømmelsen af internationale Kontrakter.

E. T.

## Søulykker i September Maaned 1894.

(Efter Meddelelse fra Bureau Veritas).

### Sejlskibe.

10 amerikanske, 1 australsk, 19 britiske, 1 chilensk, 3 danske, 2 hollandske, 3 franske, 7 tyske, 1 italiensk, 13 norske, 1 russisk, 2 spanske, 3 svenske, ialt 66.

### Dampskibe.

9 britiske, 1 tysk, ialt 10.

### Aarsager til Forlisene.

#### Sejlskibe.

Stranding 30, Kollision 7, Ild 3, Sunkne 3, Forladte 12, Kondemnation 11; ialt 66.

#### Dampskibe.

Stranding 8, Ild 1, Sunkne 1, ialt 10.

## Amerikansk og skandinavisk Skibsfart.

En Artikel i det ansete nord-amerikanske Fagblad »The Marine Journal« har vakt ikke ringe Opsigt her i Skandinavien. Den tager nemlig Ordet for en Samvirken mellem den amerikanske Kapital og den skandinaviske Sømandsstand. Det paapeges, at Amerika forgæves har arbejdet paa at udvikle sin Skibsfart og Aarsagen hertil søges fornemligst i, at Landet har savnet en kraftig og dygtig Sømandsstand. Paa den anden Side fremhæves det, at det væsentligst er ved Hjælp af en dygtig og intelligent Sømandsstand, at den skandinaviske Skibsfart har naaet at indtage et højt Standpunkt. Men naar den ikke udvikles i endnu højere Grad, maa det være fordi den mangler Kapital og fordi man i Skandinavien ikke forstaar, hvilken Guldgrube man ejer i denne Sømandsbefolkning. Ikke alene under eget Flag konkurrere disse Sømand i Fragtfarten med alle andre Nationers, men ogsaa under fremmed Flag optræde de paa Verdensmarkedet og vise sig overlegne i Konkurrencen. De store Fremskridt, som Englands Skibsfart gør, maa for en stor Del tilskrives den skandinaviske Sømand, som ogsaa Amerika anvender meget. En nærmere Forening mellem Amerika og Skandinavien paa dette Omraade er derfor meget ønskelig.

Denne Artikel er i hvert Fald et nyt Vidnesbyrd om den store Anseelse, som skandinaviske Søfolk nyde i andre Lande. Men den har ogsaa sin Betvding derved, at man i Nord-Amerika tænker sig et Samarbejde med den skandinaviske Skibsfart som ønskeligt, og man maa med Interesse følge denne Tankes videre Udvikling.

## Frihavn i Göteborg.

I Göteborg synes Frihavns-Planerne nu at træde stærkt i Forgrunden. Det af Hr. J. A. Hertz udarbejdede Projekt til en Frihavn ved Göteborg er blevet tilgængeligt for Offentligheden og drøftes ivrigt i den svenske Presse. »Göteb. Handels- og Sjöf. Tidn.« udtaler sig særdeles sympatetisk om det og fremhæver navnlig som en væsentlig Fordel, at Anlægget af den paatænkte Frihavn efter det kun vil koste 2 $\frac{1}{4}$  Mill. Kr. »Teknisk Samfund« i Göteborg har foretaget en Udflugt til det projekterede Frihavnsomraade paa »Tingstadsvassen« og derefter afholdt et Møde, hvor Sagen blev drøftet; det blev her fra Sagkyndiges Side gjort gældende, at Planens Udførelse vilde koste 5 Mill., men selv dette er, sammenlignet med Omkostningerne ved saadanne Anlæg i andre Lande, jo rene Smaating. Det ovennævnte Göteborg-Blad betegner det som Diskussionens Resultat, at en Frihavn kan anlægges ved Göteborg for overkommelige Udgifter; Spørgsmaalet er nu, om den bør anlægges, og det er Handelens og Industriens Mænd, som nu maa afgøre den Sag.

## Ugens Havarier.

Caroline Elisabeth, Sk., Jensen, af Horsens, indkom til Gibraltar med brækket Fokkemast.

Ricca, Dpsk., Watson, af Middlesborough, fra Hjemstedet til Vejle med Jern og Klid, strandede Lørdag ved Thyborøn Kanal. Besætning, 14 Mand, og 1 Passager bjergedes af Redningsbaaden. Skibet bragtes flot og gaar til Frederikshavn for at undersøges.

Eva, Dpsk., Hansen, af Bergen, der grundstødte paa An-

holt, er ankommet hertil og ligger ved Larsens Plads; det er ubeskadiget. »Helsingør« og »Frederikshavn« indbragte dens Ladning hertil.

Joppet, Dpsk., af Danzig, strandede ved Gilleleje, bragtes flot og indbragtes til Helsingør.

Ella, Sk., af Nexø, fra Plymouth til Kirkcaldy, er bugseret læk til Hull, forladt af Mandskabet, der er reddet af Trawldamper Diamond, der bugserede Skonnerten.

Caporica, Kjer, fra Brasilien via Hamburg til Kjøbenhavns Frihavn med Kaffe, strandede Tirsdag Morgen ved Østerby paa Læsø; den kom af Grunden efter at have losset 1,300 Sække Kaffe; er nu ankommet til Frihavnen.

J. F. Bay, Sk., Smith, af Farsund, fra Riga til Purmerende med Træløst, grundstødte i Mandags paa Holmegrunden, bragtes flot af Dpsk. »Hveen«, der assisterede det hertil for 50 Kr.; det har ingen Skade taget.

**Fra Frederikshavn skriver vor Korrespondent den 20. November:**

Bjærgningsdampskibet »Øresund«, Kaptain P. G. Lind, indkom i Morges paa Reden, medhavende det ved Thyborøn i Lørdags strandede engelske Dampskib »Ricca«, Kaptain Watson, af Middlesbro; nogen Tid efter indgik begge Skibene i Havnen, hvor »Ricca« blev undersøgt af Dykker, men da Fartøjet blev befunden at være tæt, afgik det til sit Bestemmelsessted Vejle med frederikshavnsk Lods ombord, indehavende Restladning af det oprindelig ombordværende Kvantum Raajærn og Klid; en Del af Lasten er nemlig dels indbragt pr. Lægter til Lemvig, dels kastet overbord for at lette Fartøjet. Saasart Dykkerundersøgelsen af »Ricca« var endt afgik »Øresund« til Læsø, hvor i Morges Dampskibet »Caporica«, fra Hamburg til Kjøbenhavn med Kaffe, er strandet paa »Engelskmandens Rev« tæt under Land.

Den her hjemmehørende Kutter »Poseidon« bragte i Fredags et Varp ud fra det ved Anholt strandede Dampskib »Eva«, hvorfor Kutteren erholdt en Betalning af 500 Kr. Det lykkedes dog ikke Damperen at hale sig af Grunden, hvilket først skete, da Bjærgningsdampskibene »Frederikshavn« og »Helsingør« blev tilkaldte.

»Coranna«, Bark, Jensen, af Nordby, der sfrandede paa Isle de Croix, er brækket op og Ladningen driver op paa Stranden.

## Fra Sø og Land.

Malmøs ny Isbryder løb af Stabelen i Lørdags og fik Navnet Bore. (R. B.).

Atter Knippelsbro. Knippelsbro er atter bleven paasejlet og denne Gang ret alvorligt. Det skete i Mandags Morges i stille Vejr og med sønden Vande, idet den engelske Damper Brunswick, Kapt. Croft, af West-Hartlepool, der kom nord fra, med stor Kraft løb mod den nordlige Pille paa Byens Side; den Jernplade, hvorpaa Maskineriet til Broens Aabning og Lukning hviler, og som er 2 $\frac{1}{2}$ " tyk, sprængtes, Pilen fjedrede sig og da den atter indtog sin Stilling, blev Taplejerne med Aksens staaende, saa at Broklappen ikke kunde lukkes. Skaden er meget betydelig og det menes at ville tage c. 3 Uger at faa den udbedret. Trafikken besørages dels ved Færge, dels over Langebro. Damperen fik sin Stævn knust og er gaaet ind i Gasværkshavnen; den havde, da Sammenstødet skete, Lods ombord, men det menes, at Aarsagen til dette maa søges i at Strømmen tog Styret fra Skibet.

Havnebygmesteren meddeler os følgende:

Efter at forskellige Partier af Løjer m. m. paa den paasejlede Bropille ere blevne fjernede, saaledes at en nøjere Undersøgelse af den ved Paasejlingen bevirkede Skade har

kunnet foretages, viser det sig, at den nordlige Pille paa Byens Side er bleven forskudt ca. 2" imod Syd og Klappen ca. 1" imod Syd, medens det faste Broparti er forblevet urørt. Der vil nu — efter en Undersøgelse af Bro pillen ved Hjælp af Dykker — blive gjort Forsøg paa at bringe Pillen tilbage i dens oprindelige Stilling, efter at den paa den hvilende Del af den faste Bro er lettet op fra Pillen. Forinden denne Operation er foretagen, vil det ikke være muligt at lukke Broklappen, og man tør næppe antage, at Broen kan komme i farbar Stand før i Løbet af ca. 3 Uger.

Wladimir og Columbia. Odessa, 17de November. Kredsretten har i Dag fældet Dom i den i Anledning af Sammenstødet mellem Dampskibene »Wladimir« og »Columbia« anlagte Sag. Begge Kaptajnerne erklæredes skyldige og idømtes 4 Maaneders Fængsel, samt Kirkebod, hvorhos der tilkendtes de civile Klagere 230,000 Rubler i Erstatning hos det russiske Dampskibsselskab og 43,000 Rubler hos »Columbia«s Redere. Dommen er appelleret. (R. B.)

Som Fører af Dampskibet Ydun har det forenede Dampskibs Selskab ansat Kapt. C. Frandsen, medens Kapt. R. Johansen er blevet Fører af Dampskibet Saxo; Dampskibet Hebe føres af Kapt C. Hansen fra Kureren under Kapt. A. Larsens Sygdom.

Dampskibsselskabet Dannebrog's nye Damper Uranienborg føres af Kaptajn van Deurs, der tidligere førte Fredensborg; dette Skib føres nu af Kaptajn Andersen, dets tidligere Iste Styrmand.

For kort Tid siden er der i Spanien i Provinsen Oviedo aabnet en ny Havn »Aviles«, som har en beskyttet Ankerplads. Ikke langt derfra ligger der Stenbrud, Kulminer og Kobberværker. For at udnytte Egnens naturlige Rigdom, har den spanske Regering bekostet omtrent 8 Millioner Mark paa Havnens Tilvejebringelse. Skibe paa 18'—23' Dybgaende kunne benytte Havnen. Der udsendes navnlig Kul, som ved Hjælp af Kraner bringes over i Skibene. Der betales ingen Værftsafgifter.

Det Hamburg-Amerikanske Paketfart-Selskab, der beforder Udvandrere fra Gøteborg til Amerika, har faaet den svenske Regerings Tilladelse til at afvige fra det gældende Kostreglement ved at anvende Margarine ombord i sine Skibe. Saavel Kommerskollegiet som Medicinalstyrelsen anbefalede stærkt at give Tilladelsen og satte Margarine som Næringsmiddel ombord fuldstændig ved Siden af Smør. — I den danske Handelsflaade tillader det gældende Kostreglement, som bekendt, Anvendelse af Margarine i Skibene.

Japaneserne have ved Kobe beslaglagt Postdamperen Sidney, tilhørende Messageries maritimes.

I Løbet af indeværende Maaned udkommer et paa engelsk affattet Ekstra-Nummer af »Dansk Søfartstidende«, der ved Foranstaltning af Kjøbenhavns-Frihavns-Aktieselskab vil blive forsendt i Udlandet. Dette Nummer vil indeholde en Beskrivelse af Frihavnen, en Fremstilling af, hvad der i denne er at iagttage over for Toldvæsenet m. m. De af vore Abonnenter eller andre, der maatte ønske at modtage et eller flere Eksemplarer af dette Nummer — f. Eks. til Forsending tll Forretningsforbindelser i Udlandet — bedes herom henvende sig til Bladets Kontorer, Hølstinsgade 9, Ø. eller St. Annæ Plads 13, K.

#### Fra Aalborg skriver vor Korrespondent:

Med 3-mastet Skonnert Adolphine af N. Sundby, et Fartøj, der i Forsommeren blev indkøbt fra England, afgik i Dag den første direkte Afskibning Cement herfra til Amerika. Ladingen, 420 Tons, er bestemt for Savannah. Fragten var imidlertid kun 8 sh. 6 d. pr. Ton, hvilket væsentlig ligger i at Cement fra Hamburg overføres som Ballast til c. 3 sh. pr. Ton.

Den russiske Handelsflaade. Ifølge en for nylig offentliggjort officiel Statistik bestod den russiske Handelsflaade i Begyndelsen af dette Aar af følgende Skibe;

Søgaende Dampskibe 305, Dampere til det kaspiske Hav 144. De smaa Bugserdampere paa under 25 Tons ere ogsaa regnede med hertil. Med Undtagelse af disse er Antallet følgende: I det sorte og det azovske Hav 146, i Østersøen 48, i det hvide Hav 9, ialt 203 Dampere. Naar medregnes 123 Dampere fra det kaspiske Hav, haves der ialt 326 Dampere af større Dimensioner. Hvorledes Dampskibene have udviklet sig i de sidste 20 Aar, ses af nedenstaaende Tabel:

	Dampernes Antal.			
	1873	1883	1893	1894
Det sorte Hav og det azovske Hav ..	110	114	150	146
Østersøen .....	23	45	57	48
Det hvide Hav .....	3	6	8	9
Det kaspiske Hav .....	13	47	111	123

Flaaden i det kaspiske Hav har taget stærkest Opsving, takket være Naphta-Industriens Udvikling. De søgaende Dampere fordele sig saaledes: Fragtdampere 47 pCt., Passagerdampere 17 pCt., Fragt- og Passagerdampere 36 pCt. I det kaspiske Hav er Forholdet følgende: Fragtdampere 44 pCt., Petroleumsdampere 42,5 pCt., Passagerdampere 9 pCt., Fragt- og Passagerdampere 4,5 pCt. Over 20 pCt. af de søgaende Dampere ere endnu Hjuldamperer. Den samlede Tonnage af den russiske Handelsflaade er overordentlig ringe og naar kun for de søgaende Damperes Vedkommende 109,872 Tons, medens den for det kaspiske Havs Vedkommende i alt andrager 163,481 Tons.

Fra Kiel. Foruden de før i Kiel gængse, for Søfarten vigtige Sædvaner, er efter Handelskamrets Opgaver ifl. Konsulatindberetning adskillige andre Kutymen blevet almindeligt vedtagne:

1. Ved Fragtopgør befølges den sidste før Udlastningen i Hamburg noterede Sigtkurs, hvorved man beregner Gennemsnittet mellem højeste og laveste Notering.

2. Ved Lastning af Trævarer vedvarer om Sommeren Arbejdstiden for Sejlskibe fra Kl. 6 til 12 Fm. og fra Kl. 1 til 6 Em. (resp. fra Kl. 2 til 7). Om Vinteren befølges Toldkamrets Arbejdstid, der retter sig efter Dagslyset. Dampskibe kan med vedkommende Toldmyndigheds Tilladelse arbejde længere paa Aftenen. Ved Losning af Trævarer anses et Sejlskib, der indtager indtil 100 Std. inkl., at kunne levere 10 Std. daglig; større Skibe 12—15 Std. For Dampskibe gælder som Regel, at saa meget modtages, som kan leveres.

3. Ved Losning af Stenkul anses Dampskibe paa 600—800 Tons at kunne losse c. 250 Tons daglig, større ca. 300 Tons daglig.

4. Er der i Certepartiet stipuleret, at Skibet skal losse efter Tur, begynder Liggedagene saasnt de før til samme Modtager med samme Slags Last ankomne, allerede indklarede og til Losning færdig anmeldte Skibe er udlosset. Losningen af samtlige Turskibe skal ske uden Afbrydelse og inden aftalt eller brugelig Tid. (Norg. Søfartst.)

Kvæg-Transport til Søs. En Kommission, der i Marts Maaned blev nedsat af det engelske Agerbrugs-Ministerium for at undersøge Forholdene ved Indskibning, Udskebning og Transport af irsk Kvæg, har afgivet følgende Beretning:

Den Forringelse i Værdi, som det irske Kvæg, der ind-

føres til Liverpool og Glasgow, lider som Følge af Beskadigelse under Transporten, beløber sig i 1893 alene til mellem £ 250,000 og £ 310,000, deri ikke indbefattet det Tab, der indtræder som Følge af Dødsfald undervejs eller af at Kvæget brækker Benene og derfor øjeblikkelig maa slagtes. Den ommeldte Værdi-Forringelse hidrører derimod fra, at Dyrene ere blevne mishandlede eller forslaaede, have brækket Ribben under Ind- eller Udskebningen, ere faldne om paa Dækket og nedtraadte af det øvrige Kvæg, eller fra Mangel paa Vand, fra Udmattelse og daarlig Luft, hviket har foraarsaget Feber, der igen gør Kødet daarligere.

Selv med fuldt Hensyntagen til de Udtalelser, der ere fremkomne fra Vidner, der repræsenterede Rederi-Interesser, er Kommissionen dog paa det rene med, at der finder saa meget Dyrplageri Sted ved Transporten til Søs, at der er Grund for Ministeriet til at skride ind. Kommissionen gør en Del forskellige Forslag, hvoraf de vigtigste ere, at alle Skibe, der befatte sig med Transport af Dyr, skulde være autoriserede, at der skulde ansættes Mænd til at rejse med disse Skibe og indspicere dem, at Rederne skulde antage Mænd ved Siden af det almindelige Mandskab til at passe Dyrene, samt at Kvægdriverne i de vigtigste Ind- og Udførselshavne skulde være autoriserede af de lokale Myndigheder.

Samtidig er Opmærksomheden blevet henledet paa de fuldt saa slemme Misbrug, der finde Sted ved Indførslen af Gæs og Fjerkræ. En Mand, der i August og September har besøgt Grevskabet Donegal paa Irlands Nordkyst, beretter om den grufulde Maade, paa hvilken store Ladninger Gæs blevne stuvede sammen paa de Skibe, der løbe fra Irland til Glasgow, og om den Værdi-Forringelse, der var Følgen deraf. I Begyndelsen af September ere Vejene i Donegal opfyldte af Gæs, der drives sammen til et eller andet Centrum, hvor saa en Agent for et eller andet Glasgow eller Liverpool Firma køber alle dem, han kan faa fat i. Derefter blive Gæssene indskibede, bogstavelig pakkede saa tæt som Sild i en Tønde i store, raat forarbejdede Kurve, inddelte ved Lægter med tre eller fire Hylder, 9 Tommer høje hver; der forblive de stakkels Dyr saa indespærrede ofte i 30 Timer, ubevægelige og i skrækkelig sammentrykte Stillinger, og uden Æde og Drikke undervejs. Det er ikke til at undres over, at en stor Mængde dø undervejs og at de fleste ved Ankomsten ere blevne saa stive af den tætte Sammenpressen i grusomme Stillinger, at de, naar de tages ud, ere ganske ude af Stand til at forandre Stilling.

Ifølge den for nylig udkomne Beretning fra Bestyrelsen af det franske Selskab »Bureau Veritas« er der 16 Nationer, hvis Handelsflaadere Dampere have en samlet Bruttonnage af over 100,000 Tons, nemlig:

	Antal Dampere.	Tonnage.
England .....	5,735	9,707,000
Tyskland .....	810	1,216,000
Frankrig .....	503	872,000
Forenede Stater .....	430	665,000
Spanien .....	359	465,000
Norge .....	510	406,000
Italien .....	213	319,000
Holland .....	199	310,000
Rusland .....	289	233,000
Østrig .....	140	218,000
Sverrig .....	462	215,000
Danmark .....	238	201,000
Japan .....	193	172,000
Grækenland .....	93	129,000
Brasilien .....	172	115,000
Belgien .....	58	109,000

Efter den samlede Tonnage indtager Danmark altsaa Nr. 12 i Rækken, medens det er den niende efter Antallet af Dampere.

Ombord i den franske Krydser »Aréthuse« indtraf der den 25de Oktober en Rørsprængning, hvorved 6 Personer, hørende til Maskinpersonalet, dræbtes og 6 andre kom alvorlig til Skade.

»Aréthuse« var i Foraaret vendt tilbage til Frankrig fra et 2aarigt Togt i atlantiske Farvande. Man skulde netop til at paabegynde en Dampprøve i Fortøjning ved Brest Orlogsværft, da et bag Kedlerne værende Dampprør revnede for en Længde af henved 3 Fod, og Dampen fyldte øjeblikkeligt Maskinrummene; i disse opholdt sig over 40 Ingeniører, Maskinister og Fyrbødere, men Størstedelen af dem lykkedes det dog at redde sig op paa øverste Dæk.

Det Hamburg-Amerikanske Paketfart Aktie-Selskab har solgt et af sine store ældre Dampskibe »Albingia«; det vil d. 14de ds. afgaa fra Hamburg til Kina.

Skibsfarten paa Kronstadt er i Færd med at slutte for i Aar. London Fyrskib er inddraget, Reden bedækket med Is. Bag Tollbukin Fyrtaarnet er aabent Vand. En Damper kompletterede endnu i Tirsdags sin Ladning; de øvrige ere afgaaede. Farvandet er dog nu atter frit. (R. B.)

Ifølge Indberetning fra det kgl. danske Generalkonsulat i Leith er dansk Sømand George Hansen, omtrent 20 Aar gl., der omkring den 27de September 1893 tog Hyre med Skibet »Fidelity«, druknet ved dette Skibs Stranding den 18de November 1893. Den Afdøde efterlader sig et mindre Hyrebeløb.

Da hans Familie og Hjemsted ere ubekendte, opfordres herved Enhver, der maatte kunne give Oplysning deraangaaende, til at henvende sig til under tegnede Ministerium.

Udenrigsministeriet, den 12te November 1894.

Posttjenesten mellem Venedig og Indien er overtaget af »Östrigsk Lloyd« uden nogen Statsunderstøttelse. »Pensular and Oriental Company« havde ogsaa tilbudt sig, men forlangte £ 12000 i Understøttelse, hvad der ikke var noget for den italienske Statskasse i dens nuværende Forfatning. Iøvrigt antages det, at P. & O. C. har baaret sig dumt ad ved at holde bestemt paa Tilskud, naar henses til Fordelen ved at faa Herredømmet over Linien, der har gode Chancer for fremtidig Udvikling, særlig under Hensyn til den hurtige Udvikling, der finder Sted i Tysklands og Østrigs Handel med Østens Havne.

Behandlingen af Søfolk. Der er nylig blevet tilstillet det engelske Parlament en Skrivelse fra »Board of Trade«, der oplyser, hvad dette har foretaget i Anledning af visse Forslag fra den kgl. Arbejder-Kommission vedrørende Søfolk. Et af Forslagene gaar ud paa, at der i hvert Rum i et Skib, der bruges til Ophold for Matroser og Lærlinge skal være mindst 120 Kubikfod pr. Mand, da det for Tiden i § 9 af the Merchant Shipping Act, 1867 paabudte Minimum af 72 Kubikfod ikke er tilstrækkeligt. Skønt Board of Trade ikke har Myndighed til at paabyde mere Rum, end Loven foreskriver, har det dog instrueret sine Folk om at benytte enhver Lejlighed til at indskærpe Rederne Ønskeligheden af, at der skaffes tilstrækkelig store og sunde Opholdsrum. Det er ogsaa foreslaet, at den Halvdel af Hyren, som en Sømand kan overføre til sin Kone eller sine Slægtninge, før han sejler, skulde udbetales hver 14de Dag i Stedet for maanedlig, og da Board of Trade ikke antager, at der i Lovgivningen er nogen Hindring for saadan Ordning, har den instrueret sine Direktører om ikke at modsætte sig Indførelsen af en hertil sigtende Klausul i Hyre-Kontrakter.

Det tyrkiske Fyrvæsen. Det franske Selskab, der har Koncession paa at drive det hele tyrkiske Fyrvæsen, har if. »Times« sikkret sig en Forlængelse paa 20 Aar af dette værdifulde Monopol, at regne fra Udløbet af den sidste Fornylse paa

15 Aar, som det opnaaede i 1884. Det britiske Gesandtskab har dog gjort Forestillinger om det uretfærdige i at Selskabet, der siden Krimkrigen har tjent store Penge, vedblivende skulde kunne paalægge saa byrdefulde Afgifter, som det hidtil har paalagt, og Fornyetelsen er derfor ogsaa kun givet paa Betingelse af, at Selskabet »kommer overens med de fremmede Magter om Afgiftsspørgsmaalet«. Den tyrkiske Regerings Andel i Brutto-Indtægten var oprindelig 20 pCt., men er efterhaanden steget betydeligt, og det foreslaas nu at forhøje den til 50 pCt.

Nærmere Oplysninger angaaende den tidligere omtalte Ny-Zeelandske Dampner »Wairarapa's« Stranding angive Tallet af Drukne til 82, deriblandt Kaptajnen, der efter de fremkomne Vidnesbyrd trods Taagen har ført Skibet med stor Nonchalance.

**Rettelse.** I den i vort sidste Nummer optagne Afhandling »Om Certepartier og Konossementer« staar S. 523, Lin. 10 f. o. »Skibets Side«; skal være »Skibets Takel«.

## Skibsefterretninger.

### Dampskibe.

**Det forenede Dampskibsselskab.** Alexander III, Rabe, ankom 21. November til København, til Oxeløsund og Norrkøping. — A. N. Hansen, P. Thidemann, ankom 18. Novbr. til Odessa, til Kbhvn. — Antwerpen, Caroc, ankom til Anvers 12. November, til Kbhvn. og Østersøen. — Baron Stjernblad, Michelsen, afgik 17. Novbr. fra Frederikshald til Valencia, Tarragona, Barcelona og Italien. — Castor, Kruse, ankom 12. Novbr. til Reval, til Sørnæs, Kbhvn og Middelhavet. — Chr. Broberg, R. Gøtsche, afgik 16. Novbr. fra Messina til Lissabon og Kbhvn. — Dagmar, Strubberg, ankom 15. Novbr. til Marseille. — Douro, Brabrand, ankom 18. Novbr. til Bayonne, til Kbhvn. — Georgios I., Rohde, ankom 17. Novbr. til Odessa, til Kirtsch og Kbhvn. — J. C. Jacobsen, Bech, passerede Dover 18. November, til Malaga Denia og Cadiz. — Kiew, Rasmussen, ankom 19. November til Havre, til Kbhvn. og Libau. — Leopold II. Jespersen, ankom 20. November til Konstantinopel, til Samsoun, Trebizonde, Batoum, Novorossisk og Odessa. — L. P. Holmblad, Ingerslev, ankom 12. Novbr. til Reval, til Kbhvn., Anvers, Alger, Tunis, Piræus, Smyrna, Saloniki, Sevastopol og Odessa. — Nordjylland, Jensen, afgik 20. Novbr. fra Kongsberg til Kbhvn og Bordeaux. — Omsk, Kihl, ankom 16. Novbr. til Riga, til København, Antwerpen og Sortehavet. — Tomsk, Petersen, passerede Dover 17. Novbr., til Alger, Tunis, Malta Piræus etc. — Vesta, Corfizson, ankom 14. Novbr. til London, til København. — Vesuv, Gade, afgik 19. Novbr. fra Genua til Livorno, Neapel og Sicilien. — Viking, Jørgensen, afgik 20. Novbr. fra Bordeaux til La Rochelle og Københ. — Tejo, Fenger, afgik 19. Novbr. fra Dartmouth til København. — O. B. Suhr, Koch, afgik 20. Novbr. fra Cadiz til Kbhvn.

Constantin, Fenger, afgik 22. Novbr. fra Kjøbenhavn til Newcastle — Esbern Snare, Holm, afgik 22. Novbr. fra Odense til Newcastle via Frederikshavn. — Georg, Nielsen, afgik 21. Novbr. fra Newcastle til Kjøbenhavn. — Knuthenborg, Hansen, afgik 20. Novbr. fra Leith til Horsens. — Kronen, Petersen, afgik fra Newcastle 20. Novbr. til Nykjøbing F. — Lolland, Ankersen, afgik 20. November fra Newcastle til Odense. — Storebelt, Güllich, afgik fra Nakskov 20. Novbr. til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Union, Bloch, afgik 21. November fra Odense til Leith via Aarhus og Aalborg.

Axelhuus, Goll, ankom 21. Novbr. til Stettin, til Kbhvn. og Vestnorge. — Bergenhuus, Jørgensen, ankom 21. Novbr. til Stettin, til Danzig. — Ceres, Svensson, ankom 16. Novbr. til Libau, til Kbhvn og London. — Charkow, Norden, ankom 19. Novbr. til Libau, til Hull. — Christian IX, Møllerup, afgik 18. Novbr. fra London til Kbhvn. og Kongsberg. — Christiansund, Jensen, afgik 21. Novbr. fra Kbhvn. til Vestnorge. — Fanø, Andersen, afgik 20. Novbr. fra Hull til Kbhvn. og Libau. — Frederik, Harboe, ankom 19. Novbr. til Kongsberg, til Kbhvn. og Hull. — Jolantha, Hansen, afgik 20. Novbr. fra Kbhvn. til Cuxhafen og Hamborg. — Kasan, Thomsen, ankom 20. Novbr. til Kbhvn., til London. — Laura, Christiansen, afgik 15. November fra Granton til Færøerne og Island. — Libau, Andersen, afgik 19. November fra Kbhvn. til Hamborg. — Louise, Brabrand, ankom 18.

Novbr. til Hull, til Kbhvn. og Kongsberg. — Minsk, Olsen, ankom 21. Novbr. fra Kbhvn. til Stettin. — Morsø, Lind, afgik 20. Novbr. fra Kjøbenh. til Kongsberg. — Moskov, Petersen, afgik 21. November fra København. til Antwerpen. — Nishnij Novgorod, Harder, afgik 19. Novbr. fra Kbhvn. til Riga. — Olga, Fischer, ankom til Kongsberg 15. Novbr., til Kjøbenhavn og Hamburg. — Odin, Frisenette, ankom 21. November til Kjøbenh., til Hamburg. — Perm, Christensen, ankom 19. Novbr. til London, til Kbhvn. og Libau. — Pregel, Egidiusen, ankom 20. Novbr. til Kbhvn., til Antwerpen. — Romny, Nielsen, afgik 16. November fra Libau til Hull. — Thyra, Garde, afgik 21. Novbr. fra Kbhvn. til Newcastle. — Valdemar, Sørensen, pass. Hirtshals 20. Novbr., til Københ. og Libau. — Vendsyssel, Sørensen, ankom 17. November til Danzig, til Kbhvn. og Hamburg.

**Dannebrog.** Amalienborg, Olsen, afgik fra Hudiksvall 20. Novbr. til Rotterdam. — Christiansborg, Ewaldsen, ankom til Kbhvn. 20. Novbr. fra Blyth. — Fredensborg, Andersen, ankom til Stugsund 13. Novbr. for at laste til Honfleur. — Frederiksberg, Hartmann, ankom til København 22. Novbr. fra Blyth. — Rosenborg, Schultz, ankom til Honfleur 16. November. — Uranienborg v. Deurs, afgik fra Libau 18. Novbr. til London.

**Carl, Skjold, Gorm.** Gorm, Schmidt, afgik fra Libau 10. Novbr., ankom til London 16. November. — Knud, N. P. Jørgensen, afgik fra Newcastle 7. Novbr., ankom til Libau 13. Novbr. — Svend, S. Hveysel, afgik fra Libau 15. Novbr., ankom til Rotterdam 21. Novbr. — Erik, H. W. Wrisberg, afgik fra Boness 16. Novbr., ankom til Libau 21. Novbr. — Danmark, Th. Heintzelmann, afgik fra Swinemünde 20. Novbr., ankom til Libau 21. November. — Olaf, C. Holst, afgik fra Stettin 11. Novbr., ankom til Riga 13. Novbr. — Volmer, Jørgensen, afgik fra Stettin 18. Novbr., ankom til Libau 20. Novbr. — Harald, C. A. Jørgensen, afgik fra Sunderland 18. Novbr. til Stettin. — Dan. C. M. Kraemer, afgik fra Swinemünde 12. Novbr., ankom til Riga 14. Novbr. — Magnus, W. Aaris, afgik fra Hull 21. Novbr. til Sunderland.

**Det dansk-russiske Dampskibsselskab.** Alexander Shukoff, L. Johnsen, afgik fra Riga 18. Novbr. til London. — Johan Siem. S. Rasmussen, afgik fra Geestemünde 19. Novbr. til Sunderland. — Pawel Andrejeff, P. Mørch, afgik fra Swinemünde 15. Novbr., ankom til Libau 17. Novbr.

**Kjøbenhavn.** Fyen, Andersen, afgik fra København 20. Novbr. til Libau. — Hafnia, Neergaard, afgik fra Riga 18. Novbr. til Ghent. — Jylland, Starck, afgik fra Libau 18. Novbr. til Rotterdam. — Russia, Rasmussen, afgik fra Kbhvn. 18. Novbr., ankom til Riga 20. Novbr. — Sjælland, Hansen, ankom til Kbhvn. 17. Novbr.

**Nordseen.** England, Petersen, afgik fra Grimsby 21. Novbr. til Middlesbrough. — Holland, Hansen, afgik fra Rotterdam 20. Novbr. til Grangemouth. — Rusland, Schmidt, afgik fra Warkworth 20. Novbr. til København. — Skotland, Albrechtsen, afgik fra Norrkøping 19. Novbr. til Plymouth. — Tydskland, Jørgensen, afgik fra Hull 20. Novbr. til Kjøge.

**The Anglo Dane Steam Ship Company Limited.** Swarland, Pii, ankom til Horsens 17. Novbr.

**Thingvalla.** Hekla, Laub, afgik fra Christianssand 9. Novbr. til New-York. — Island, Skjødt, afgik fra New-York 10. Novbr. til Kbhvn. — Thingvalla, Berentzen, afgik fra Christianssand 2. Novbr., ankom til New-York 20. Novbr.

**Det store nordiske Telegrafskib.** H. C. Ørsted, Ørsted, ligger i Tuborg Havn. — Store Nordiske, Svenson, er paa Kabelreparation, ligger til Ankers ved Tung-Ying.

**Urania.** Sirius, Jensen, ankom til Granton 17. Novbr. — Urania, Callesen, ankom til London 19. Novbr.

**Det Helsingørske Dampskibsselskab.** Dana, Nielsen, ankom til Methil 16. Novbr., afgik 21. til Kbhvn. — Kronborg, Westergaard, afgik fra Riga 14. Novbr., ankom til Amsterdam 21. Novbr. — Ophelia, Krohn, ankom til Rouen 16. Novbr.

**Det Jydsk-Engelske Dampskibsselskab, Aarhus.** Hengest, Olsen, afgik fra Aarhus 15. Novbr., ankom til Newcastle 18. Novbr. — Octa, Enemark, afgik fra Newcastle 14. Novbr., ankom til Gøteborg 19. Novbr. — Orrik, Erichsen, afgik fra Gøteborg 15. Novbr., ankom til Newcastle 19. Novbr.

**J. Lauritzen, Esbjerg.** Nerma, Degn, ankom til Esbjerg 16. Novbr., afgik 18., ankom til Methil 20. — Nordsoen, Meinertz, afgik fra Frederikshavn 15. Novbr., ankom til Newcastle 18., afgik 20. til Esbjerg.

### Sejlskibe.

**Fanø, Nordby.** Cicilie, Pedersen, afgik fra Laguna 22. Okt. til Falmouth. — Esperance, Toft, er afgaaet fra Cadiz til St. Petersburg passerende Dungeness 12. Novbr. — Hans, Jensen, ankom til Punta Arenas 15. Novbr. fra Hamburg. — Mette Kathrine, Pedersen, ankom til Rio Grande 15. Novbr. — Sophie, Svarrer, afgik fra Nordby 18. November, ankom til Hamburg 19. November. — Sørine, Andersen, ankom til Barbados 16. Novbr. fra Bahia. — Valparaiso, Lorenzen, ankom til London 17. Novbr. fra Rosario.

**Chr. Simoni, Aalborg.** Flora, Larsen, afgik fra Bechton 16. Novbr. til Aalborg. — Kirstine, Ægidiusen, afgik fra Frederikshald 19. Novbr. til Leith. — S. J. Lund, Kyllsbech, ankom til Aalborg 12. Novbr.

## Fragtberetninger.

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

Vi notere i Øjeblikket: for Sejlskibe Danske Havne til Englands Østkyst 1/9 d. pr. 448 lbs. Byg Londonbasis. Havre Danmark Oliekager 10 frcs pr. Ton. Nordfrankrig do. Klid 12/14 frcs. pr. Ton. Fra Gøteborg noteres for Sejlskibe til Firth of Forth for Korkprop 13/ à 13/6 d, Tyne 14/ à 14.6 engelsk Kanalhavn 24/ à 25/ for Planker og Flovrings.

Fra Libau meddeles, at Fragtraterne der stille sig lavere, som Følge af rigelig Tilbud af Tonnage og noteres: London, Hull og Rotterdam 11 1/2 d. Hvedebasis; Firth of Forth Props 10/6 pr. load.

Fra Riga noteres for Dampere til Honfleur Planker og Bræder 32 33 frcs., Lübeck eller Wismar Bræder 21/22 Mk., Danske Havne 14/15 Mk. pr. 2000 Kilos Rugbasis.

Fra Memel noteres for Dampere: Cardiff Planker 20/ à 21/. Tømmer 7/ à 7/6 d. pr. load, Grimsby 6/6 d., Boston 6/9 à 7/. Westhurtlepool 5/9 d. à 6/ pr. load Sleepers. London 1/2 d. pr. 500 lbs. Hvedebasis, Planker 24/.

Fra Danzig noteres for Dampere til London: Sukker 6/ à 6/6 d., Sleepers 6/ pr. load. Liverpool 7/6 à 8i. pr. Ton Sukker, Rouen Egebræder 10/ à 11/ pr. load, Danmark Klid 40 pfg. pr. Centner.

D'Hrr. **N. Johansen & Dahl**, Liverpool, meddele os under 17. November:

Fragtmarkedet vedbliver gennemgaaende at holde sig fast, og er Tendensen opadgaaende i forskellige Retninger.

Der rapporteres blandt andre følgende Afslutninger i forløbne Uge:

For Sejlskibe:

Liverpool til Sydney og Newcastle N. S. W. Stykgods à 10 6, Garston til Ceara Kul à 11/6, Rio Grande do Sul 24/—, Salt til Para 11/—.

Cardiff til Rio Janeiro 14/6, Santos 17/—, Port Pirie 13/6 à 14/— for Kokes, Sante Rosalie 12/— for Kul, San Diego 16.3. Glasgow til Brisbane, Stykgods 16/6, Leith til Rio de Janeiro 14/6, Hartlepool til Calcutta 9/—, for Salt, London til Algoa Bay 13/—.

Syd Australien til Kanalen f. O. 27/6. New Zealand til London 32/6 for Havre, fra Bluff Harbour 35/—.

Newcastle N. S. W. til Vestkysten Syd-Amerika 14/3, Panama 17/6, Frisco 14.6, Portland 8/6.

Portland til Kanalen f. O. 33 9 à 35/—, Tacoma 32 6, San Francisco 27/6, Vestkysten 23/6 ÷ 1/3 for Salpeter. Monte-Video 20/— for Marts-April.

For Dampskibe:

Cardiff til Colombo 9/9, Port Said 5/3, Constantinopel 5/3, Barcelona 9 4 1/2, Genua 5/9.

Glasgow til River Plate 9/—, River Plate til U. K.-Kontinentet 25/6, ej ovenfor Rosario. Philadelphia 3/6 for 13,000 Quarters, Charleston til Liverpool eller Bremen 32 6 pr. Register Ton.

Huelva til Newport 7/6, Stettin 9/3, Bilbao til Rotterdam 5/7 1/2, Swansea 4/11 1/2, Cardiff eller Newport 4/.

Donau til U. K.-Kontinentet 15/6 à 16 3, Nicolaieff 14/9 à 15/—, Odessa til London eller Rotterdam 12/9, Kiel 14/—, Azoff 13/9.

Bombay 16/— à 16/6, Kurrachee til Liverpool 17/—, Calcutta til Dundee 22.6 Decbr., 25/— Januar. Singapore til London 25/—.

**Vor Korrespondent i Newcastle o/Tyne** meddeler os under 17. November:

Vort Fragtmarked er uforandret for Østersøens Vedkommende, Middelhavet er derimod fastere med stigende Tendens; af Befragtninger nævnes:

Tyne, Blyth eller Wear til: Reval 4/3, Riga 2000 4/—, Neufahrwasser 1200 4 4 1/2, Rostock 1000 5/3, Lübeck 1150 5/—, Aalborg 950 5/—, Korsør 1300 4/10 1/2, Helsingør 1000 5/—, Kjøbenhavn 1000 4/6, 1600 4/—, 500 del., 1100 5/7 1/2 2 Ladepladser ovenfor Broerne, Stockholm 1500 og 1400 4/10 1/2, Oporto 1200 5/11 1/2, Lissabon 2500 5/—, Sevilla 650 6/3, Malaga 1450 7/—, Al Mazarron 1400 7/6, Barcelona 1700 7.10 1/2 d. V., Marseille 2200 5/6, Cannes 1700 7/1 1/2, Genua 5/11 1/2, Neapel 2400 5/3, Venedig 3500 6 1 1/2, Alexandria 2400 4/6, Algiers 1200 5/6.

Fra Sortehavs Distriktet noteres for prompte Dampere: Azoff til U. K.-Kontinentet 18/— à 18/6 n. c., Odessa til

U. K.-Kontinentet 13/ à 13/3 n. c., Donau til U. K.-Kontinentet 16/ à 16/3 n. c. og Sulina til do. 14— n. c.

Fra Alexandria søges prompte Dampere til London og Hull c. 11/— for Cottonseed og 2/ à 2.1 1/2 Grain, medens for senere Afskibning 10/6 og 2/— er det højst opnaaelige. Til U. K. for Ordre noteres 12/6 à 13— Cottonseed for Dampere af moderat Størrelse.

Der er sluttet: Spanien til U. K. 1/7 1/2, pr. Kasse Appelsiner prompt, Spanien til U. K. 1250 Tons tons d. V. £ 700, Frugt og Bly, Salonica til Rotterdam 2700 tons 12/6, Bilbao til Rotterdam 5 7 1/2, til Tyne 4/10 1/2, til Middlesbro 5/—, Huelva til Newport 7/6, til Fleetwood 8/6, Huelva til Stettin, 30,000 Tons Erts, Afskibning successive Februar til Oktober 9,6 pr. Ton »Tinto terms«.

Fra Østersøen er sluttet: Oxelø Sund til Rotterdam og Amsterdam 4/10 1/2, Oxelø Sund, Kjøbenhavn og Gøteborg til Genua 1700 tons gl. Skinner 9 3 pr. ton Riga til London 6/9, square sleepers.

**Rettelse:** I Efterretninger for Søfarende i Søfartstidende Nr. 60. **Graadyb. Jyllands V.-Kyst.** 7de Linie: »til 1 Ballon, hvorunder en nedadbunden Kost« læs: »til en nedadbunden Kost, hvorunder 1 Ballon«.

## Efterretninger for Søfarende.

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

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

**Nordøen. Graadyb.** De hvide Stativer med hvid og rød stribede Trekanter, hvospa *Esbjerg Ø.*-Ledefyr og *V.*-Ledefyr vises, blive i Løbet af December 1894 malede røde.

**Limfjorden.** Den 15de November 1894 er *Thyborøn* Fyrskib inddraget for Vinteren.

**Sundet.** Vageren med rød Stage og 3 Koste ved *Nordre Røse* er nu forsynet med en rød Kurvæftning.

**Store-Bælt.** Fra den 26de November 1894 gives, paa de lange Moler midt imellem begge Dampfærgelejerne i *Korsør* og *Nyborg*, i tykt og taaget Vejr, naar Dampfærgerne ventes, Signaler ved Kimen paa store Staaltriangler.

### Østersøen, Sundet og Lille Belt.

**Sverig.** I Følge Telegram fra Lods-kaptajnen i *Hernösand* er Fyrskibet »*Sydstrotten*« inddraget den 16de Novb. 1894.

**Finland.** Følgende Fyrskibe ere inddragne: Den 3die Novb., »*Qvarken*« (»*Snipan*«). Den 7de Novb., »*Storkallegrund*«. Den 8de Novb., »*Werkomatala*«. Den 12te Novb., »*Relandersgrund*«.

### Kattegat og Skagerak.

**Sverig. Göteborg.** Paa *Lilla Vipskär* er rejst en 17 Fod høj Stage med to røde Balloner paa Toppen. 57° 39' 22" N. Br. 11° 40' 32" Ø. Lgd.

Paa *Södra Vitten* er rejst en 13 Fod høj Stage med en rød, afkortet Kegle paa Toppen. 57° 38' 11" N. Br. 11° 37' 20" Ø. Lgd.

### Nordøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Vrag i Nordøen.** Den 9de Novb. 57° 4' N. Br. 4° 40' Ø. Lgd. En Mast med Flag, kun 2 Fod over Vandet.

Den 7de Novb. 56° 50' N. Br. 4° 13' Ø. Lgd. En Bark fuld af Vand.

Den ? 56° 7' N. Br. 3° Ø. Lgd. *Svensk* Bark »*Elisabeth*« med Hul i Styrbords Boug.

**Tydskland. Elben.** I November 1894 inddrages Sommer-afmærkningen i *Elben* og Vinterafmærkningen udlægges. De tre Lystønder ved *Finkenwärder* ombyttes, naar Is befrygtes, med Vagere med samme Farve.

Paa Ø.-Siden af Fyrbaaken ved *Schulau* er tændt et tredje Fyr. Det viser rødt Lys fra S. 70° V. til S. 34° V.

**Weser.** En Muddernaskine er sunken i *Weser* neden for *Rekum* ved 28,6 Klm. Stenen, ved den røde Tønde-Linie. Den er afmærket med en Vragtønde med Ø.-lig Topbetegnelse og om Natten med to hvide Lanterner, en ved hver Ende. Desuden ligger en Lystønde tæt oven for Vraget.

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER FREDAG.

Nr. 62.

Kjøbenhavn, Fredag den 30. November 1894.

1. Aarg.

INDHOLD: Farten paa Brasilien, af Skibsfører M. Nissen. — Sø- og Handelsretsdom. — Fra danske Skibsførere. — Fra Kjøbenhavns Frihavn. — Ugens Havarier. — Fra Sø og Land. — Fiskeri-Statistik. — Sejladsen igennem Hollænderdybet. — Skibsefterretninger. — Fragtberetninger. — Efterretninger for Søfarende.

H. P. Sundorph, Kjøbenhavn K.,

en gros — THEHANDEL — en detail

(grundlagt 1776).

Originale Pakninger med indregistreret Varemærke og Plombe faas overalt i Danmark.

Telegr.-Adr.:  
„The, Kjøbenhavn“.

Telefon  
Nr. 239.

**J. Chr. Petersens  
Papirhandel,**

Store Kirkestræde 1.  
Grundet 1845      Telefon 243.

Smedejærns Kopipresser  
i 10 forskellige Numre.

Telefon 1268.  
Telegr.-Adr. Nilsson 167.

**Carl Nilsson,**

Amaliegade 37,  
Kjøbenhavn K.  
Lager af Olier og Maskin-Artikler.  
Leverander  
til de fleste danske Damp-  
skibsselskaber.

**Frits Ortmann**

Oversættelsesforer,  
Niels Hemmingsensgade 4,  
Hl. 9—3.

**Jens Emil Juhl,**

Hovedagent for  
Dansk Livsforsikringselskab  
**HAFNIA**  
Raadhuspladsen 51. Kontortid 9—5.  
Telefon 3326.

**Anders Nielsen,**  
Fredericiagade 27.

**Største Lager**  
af

**Fedevarer.**

**J. W. Jessens Bagerier, Gammelmønt.**

Rugbrød, grovt og fint. Sigtebrød. Landbrød. Hamburger-Surbød.

Den anerkjendte

**Originale Rahtjens Composition**

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

**Martin Nisson,**  
Nyhavn 53, Kjøbenhavn.

Prøv  
Teneriffa

en fortrinlig Dessertvin pr Btl.  
Kr. 1,50.

**P. Weile & Søn.**

Aalborg. Grundl. 1822. Kjøbenhavn.  
Ny Østergade 7      Telef. 3530.

**C. F. Schlüter,**

Skandinaviens største  
Skibshandel.

Etableret 1857.

En gros Lager af Maskin- og  
Cylinderolier.  
Alle Arter Maskin-Pakninger etc.  
26, Peder Skramsgade.  
Kjøbenhavn K.

**Cacaopulver,**

Kræks, Biscuits, Chocolate,  
Confekt.

Brødr. Tychsens Fabrikslager,  
Lille Kannikestræde 3, Kjøbenhavn K.

**Emil Felumbs**

**Pianofabrik,**

Vestergade 20, Kjøbenhavn.  
Tilkjendt Medaille i Chicago 1893.

**Ankere & Kjæder,**

Tougværk og alle  
Skibs-Inventarier  
anbefales fra Lager.

**John Forbæch,**

St. Annæ Plads 19 & 21.

**H. C. Petersen & Co.,**

Udstillingsbygningen, Kjøbenhavn V.

Ludwigsbergs Donkey Pumper,  
Pulsometre, Centrifugalpumper,  
samt alle Sorter Pumper og Sprøjter  
i bedste Konstruktioner  
til billige Priser.

**Engelberts originale Olie,**

bedste Cylinder-Olie,  
leveres til nedsat Pris.

**Mod Efterligninger advares.**

**Antinonin**

(Lugtfrit Antinonin-Carbolineum)

fra

Friedr. Bayer & Co., Elberfeld.

Dette nye Præparat, der i Udlandet er praktisk prøvet og anerkjendt af Videnskabsmænd og Autoriteter har hurtigt faaet en udbredt Anvendelse i

**Bygningshygiejnen og Bygningstekniken.**

Antinonin virker dræbende paa Bakterier, tilintetgjør Skimmelsvampe og forhindrer deres Opstaaen saavel paa Mursom paa Træværk, udtørre fugtige Vægge samt fugtigt Træ og borttager den derfra hidrørende sundhedsfarlige ilde Lugt. I stærk fortyndet Tilstand anvendes Antinonin med Held til Udryddelse af Bladlus, Orme og andre skadelige Insekter paa Træer og Smaaplante.

Brochurer og Brugsanvisninger faas i Eneudsalget for Danmark hos

**A. Stelling,**  
6, Gl. Torv, Kjøbenhavn, K.

**Kjøb, Salg og Nybygning**

af Sejl- og Dampskibe, Uddybningsmateriel, Transportpramme med og uden Motorer, Losse- og Ladeapparater, Bugserdampere og Fiskerfartøjer med Petroleumsmotorer indtil 100 indicerede H. Kraft, udføres fordelagtigt ved

**Ingeniør Andr. Vang, Kjøbenhavn,**

Norrefarimagsgade 31 A, 1. Sal.

## Den kgl. Hof- Smørhandel

H. Svendsen,  
St. Kirkestræde 4.

Fint & fineste Smør anbefales  
til Proviantering saavel i  
Fustager og Krukker  
som hermetisk  
tillukkede Daaser.

## Til Proviantering anbefales

godt holdbart Smør  
til en gros Priser.

H. P. Erichsen,  
8, Admiralgade 8.

## Maskinistexamen.

Maskinistexamen afholdes ved  
Søværnets Skole for Skibbyg-  
ning og Maskinvæsen paa Or-  
logsværftet i Kjøbenhavn og  
begynder den 27. Decbr. d. A.

De, der agte at indstille sig  
til Examen, have derom at  
indgive en egenhændig skreven  
Begjæring til Undertegnede  
inden den 13. Decbr. d. A.,  
indeholdende Oplysning om den  
Paagjældendes fulde Navn,  
Fødested, Fødselsdag, Aar og  
Adresse samt hans Betegnelse  
i Udskrivningsvæsenets Ruller,  
ledsaget af Modenhedsbevis og  
Værkstedbeviser.

Forsaauidt den Paagjældende  
tidligere har været indstillet til  
nævnte Examen, skal dette an-  
gives i Begjæringen.

Examinanderne skulle møde  
den nævnte Dag Kl. 8<sup>1/2</sup> Form.,  
medbringende Tegneredskaber,  
Maalestok med engelsk Maal  
og Logaritmetabeller.

Orlogsværftet, Kjøbenhavn C,  
den 26. Novbr. 1894.

A. H. M. Rasmussen,  
Underdirektør,  
Formand  
i Examenskommissionen.

## Maskinpasserprøven.

Maskinpasserprøven afholdes  
ved Søværnets Skole for Skib-  
bygning og Maskinvæsen paa  
Orlogsværftet i Kjøbenhavn og  
begynder den 27. Decbr. d. A.

De, der agte at indstille sig  
til Prøven, have derom at ind-  
give en egenhændig skreven  
Begjæring til Undertegnede  
inden den 13. Decbr. d. A., inde-  
holdende Oplysning om den  
Paagjældendes fulde Navn,  
Fødested, Fødselsdag, Aar og  
Adresse samt hans Betegnelse  
i Udskrivningsvæsenets Ruller,  
ledsaget af de fornødne Værk-  
stedsbeviser og eventuelt Sø-  
fartsbeviser.

Forsaauidt den Paagjældende  
tidligere har været indstillet til  
nævnte Prøve, skal dette an-  
gives i Begjæringen.

Examinanderne skulle møde  
den nævnte Dag Kl. 8<sup>1/2</sup> Form  
Orlogsværftet, Kjøbenhavn C,  
den 26. Novbr. 1894.

A. H. M. Rasmussen,  
Underdirektør,  
Formand  
i Examenskommissionen.

## LANDMANDSBANKEN

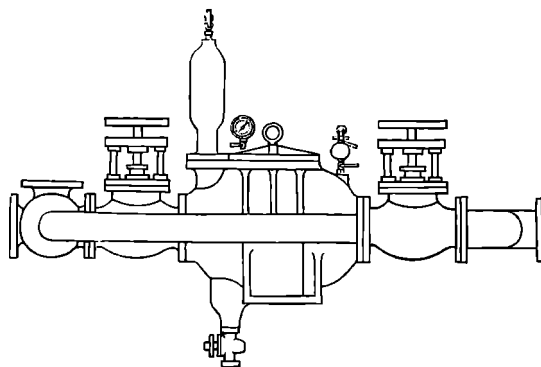
udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle  
større Pladser i Europa, Asien, Afrika,  
Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-  
betalinger besørages.

## M. B. Hansen,

mekanisk Etablissement,  
Nørrevold 78.

Reparation af Manometre, Vacuummetre, Pyrometre og Tællere.

## Edmiston's Fødevands-Filter.



Filter for Landkødder.

Skibs-Filter.

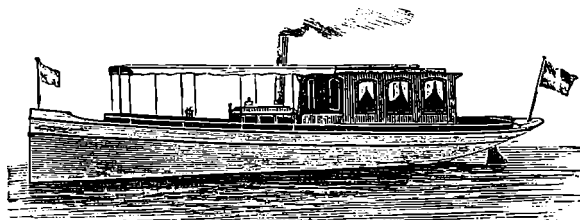
## FRED. STIELTJES & Co.

Bredgade 43, Kjøbenhavn.

## N. M. Preus,

Skibssmedie- & Maskinetablissement,

Nyhavn Nr. 57.



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

## C. W. Obel's

Cigar- og Tobaksfabrikker i Aalborg.

Lager og Udsalg i Kjøbenhavn:

Frederiksberggade Nr. 1.

Telefon 3669.

## J. C. TEILMANN & Co.

Eneste Vinforretning paa Frihavnen.

Eneste Lager

af dansk, svensk og Aalborg Brændevin.

# Tuborg Øl

anbefales paa Grund  
af dets Holdbarhed  
særlig til  
Skibsproviantering.

## Em. Z Svitzers

Trælasthan-  
del,

Kjøbenhavn.

Lager af forskellige  
fremmede Træsorter.

„Jarrah“, „Teak“, „Mahogni“,  
„Pitch-Pine“, „Kauri-pine“.

Enagenturet for Danmark  
og Tyskland

for

Robson, Miller & Co.,

Trælastexportører,

Newcastle on Tyne.

Direkte Tilbud paa

Forlangende.

## Em. Z Svitzers

### Bjergnings- Entreprise, Kjøbenhavn.

Bjergningsbaadens Navne:

„Em. Z. Svitzer“, „Kattegat“,  
„Frederikshavn“, „Helsingør“,  
„Oresund“, „Skandinavien“,  
„Drogden“, „Hertha“, „Kastrup“,  
„Rügen“.

Station: Telegrafadresse:

Kjøbenhavn,	Svitzer.
Kastrup,	Høyer.
Frederikshavn,	Svitzerlund.
Korsør,	Jørgensen.
Helsingør,	Gottlieb.
Albuen,	Gunnerson.
Gøteborg,	Elfversson.
Trelleborg (Sverig),	Smith.
Greifswald,	Spruth.
Gibraltar	Turner.

## Rugbrød

A Frederiksberg A

er udmærket og holdbart.

Guldmedaille i Amsterdam.

### Metalspejlapparater, Havnefyr & Lanterner.

Fabrik:

Læderstræde Nr. 9.

Kjøbenhavn.

G. W. FRYDENLUND & SØN.

## E. Husted & Co.

Merchants & Ship Brokers,

Newcastle on Tyne.

Telegrams: Husted.

### Anti-magnetiske Ankerangs-Uhre

fra 20 Kr.

### Halv-Chronometere

fra 50 Kr.

### Marinekikkerter og Barometere.

Alle Reparationer udføres.

PALLE SØRENSEN,

6, Sølvtorvet 6.



## Farten paa Brasilien. Stykgods-Befragtning-Lægteragen bør være fri.

Pernambuco, Oktober 1894.

Hr. Redaktør! Da det er mig magtpaaliggende at bringe til de danske Sejlskibs-Rederes og -Føreres Kundskab de efterfølgende Fakta, bedes De forunde dem en Plads i »Dansk Søfartstidende«:

Det er endnu Kutyme, at Skibe fra Hamburg og andre Pladser i Europa, som bringe Stykgods her til Brasilien, har Lægterage til Ladningens Losning for Skibets Regning, og da dette, særlig her i Pernambuco, aldeles ødelægger Fortjenesten, bør man søge ved alle Midler at faa denne meningsløse Skik hævet. Til Eks.: En tysk Skonnert paa 210 Tons Register kom hertil fra Hamburg med 180 Tons Ladning Stykgods, og gør i Fragt ca. £ 350 — her maa dette Skib nu betale £ 125 blot for at blive sin Ladning los. En norsk 3m. Skonnert kom fra London med Cement og Stykgods med fuld Dødvægt i; hans Fragt er 17 sh. pr. Ton; men han maa her betale 8 sh. 6 d. pr. Ton for at blive sin Ladning kvit. En anden norsk 3m. Skonnert kom ogsaa med Stykgods; hans Restfragt androg £ 250 — Kaptajnen var død paa Udrejsen, og den ny Fører, der blev sendt ud, havde Instruks fra Rederiet at remittere mindst £ 100 fra Pernambuco; — hvor ilde berørt maa Rederiet da ikke være bleven, idet Kaptajnen i Stedet for at remittere maatte trække paa det for at kunne komme bort med Skibet. — Saaledes kan der nævnes utallige Eksempler, men jeg synes, de tre anførte kunne være tilstrækkelige.

Denne meningsløse Trafik bør og kan hæves; thi naar den er tilstrækkelig bekendt, vil ingen Reder sende sit Skib ud til det sikre Tab. Men det er ikke nok, om der endog i Certepartiet staar: »Lighterage to be for merchants account« — thi selve Lægteragen er ikke det værste her —; man skal nemlig ikke alene levere Ladningen ved Kajen, man skal levere den i Land.

Efter at Skibsføreren, naar han kommer hertil med Stykgods og Betingelser i sit Certeparti »a la coutume du port« har gjort Kontrakt med en af de Herrer, som gør i denne business, bliver der kastet en Lægter langs Siden af hans Skib, en Lægter uden Mandskab, og nu staar det da Kaptajnen frit for at losse væk. Han er imidlertid ansvarlig baade for Lægteren og Ladningen — for Ladningen er han ansvarlig, jeg tror, indtil han har faaet sin Fragt. Naar Lægteren er lastet, maa han avisere Vedkommende, og hvis det da passer dem, hente de det opløssede bort og sende eventuelt en ny Lægter; jeg gentager, hvis det passer vedkommende.

Det er utroligt, hvilke Bryderier en Kaptajn har, som kommer hertil med Stykgods, foruden det, at han maa betale 30—40 à 50 pCt. for at blive af med Ladningen.

For Kystfartens Vedkommende har man altid fri Lægter — og i Certepartierne hjemme fra og overalt bør denne Klausul findes: »The cargo to be brought to and taken from alongside the ship at Charterers risk and expance«. Uden den bør man ikke slutte; man bør ikke slutte sit Skib med stort Tab i Udsigt, eller holde i Hævd gamle fordømmelige Skikke, som der ikke findes et Gran af sund Fornuft i.

Lad mig derfor appellere til samtlige Redere og Førere, som har med transatlantisk Forretning at gøre, at vi alle som en og en som alle forkaste slige Klausuler, saasom Custom of the port, men søge at faa indført Skikke, der i hvert Fald ikke resultere i Tab.

*M. Nissen,*  
Skibsreder og -fører.

P. S. Kystfarten er forbudt for fremmede Skibe fra den 11te November iaar.

*M. N.*

## Sø- og Handelsretsdom.

Sø- og Handelsretten har den 7de November d. A. afsagt Dom i en ret interessant Assurancesag (S. S. 1893).

Forholdet var det, at et herværende Assurance-Agentur i 1892 havde faaet i Hverv af et herværende Handelsfirma at tegne en Assurance paa £ 1000 for »increased value« af en amerikansk Hvedeladning, der iøvrigt var assureret andetsteds. Agenturet tegnede Assurancen ved den 2den November 1892 at udstede Police til Handelsfirmaet fra et bayersk Selskab, som Agenturet repræsenterede. Da dette Selskab derpaa af Agenturet blev underrettet om den tegnede Assurance, udtrykte det imidlertid sin Misfornøjelse dermed, hvilket foranledigede Agenturet til — uden at omtale den alt foreliggende Assurance — at tegne en anden Assurance for samme Værdi hos en herværende Agent for et andet tysk Firma. Om denne nye Assurance fik Handelsfirmaet ingen Meddelelse. Imidlertid forliste det vedkommende Skib, Ladningen gik tabt, og Handelsfirmaet forlangte derfor sine

£ 1000 af førstnævnte Agentur, der ogsaa udbetalte dem, og derpaa forlangte dem igen af den anden Agent. Da denne vægrede sig ved at betale, kom Sagen for Sø- og Handelsretten. (Agent Nr. 2 benævnes i det følgende Sagsøgte).

Til Afgørelse forelaa for det første det Spørgsmaal, om den af Agenturet hos Sagsøgtes Selskab tegnede Assurance skulde bedømmes efter dansk eller engelsk Ret. Sø- og Handelsretten mente, at den maatte bedømmes efter dansk Ret, eftersom Forsikringen var afsluttet til Fordel for en herværende Handlende med et her repræsenteret tysk Selskab angaaende en Ladning, der skulde bringes hertil fra Amerika, hvorhos det var vedtaget, at eventuelle Tvistigheder skulde afgøres ved dansk Domstol. Herimod kunde det ikke komme i Betragtning, at det var vedtaget, at Forsikringen skulde afsluttes »paa engelske Betingelser«, da derved, efter den Sammenhæng, hvori denne Bemærkning forekom, næppe var ment andet og mere end, at der, som sket, skulde benyttes en af de sædvanlige engelske Police-Formularer, til hvis særlige udtrykkelige Indhold der selvfølgelig iøvrigt vilde være at tage fornødent Hensyn.

Det næste Spørgsmaal var det mere alméninteressante: hvad skal forstaaes ved Forsikring af »increased value«? Sagsøgte paastod, at Policen paa Grund af dette Udtryk maatte betragtes som en aaben, utakseret Police, saaledes at den Forsikrede for at faa de £ 1000 udbetalt, maatte godtgøre, at den paagældende Ladning virkelig, da den gik under, havde en »forøget Værdi« svarende til nævnte Beløb. Sagsøgeren derimod paastod, at Policen maatte betragtes som en takseret Police, saaledes at de £ 1000 angav, ikke blot Forsikringssummen, men ogsaa Forsikringsværdien, og derfor maatte udredes, med mindre Assurandøren kunde godtgøre, at der ikke for den Forsikrede stod en Interesse paa Spil svarende til dette Beløb.

Retten gav den sidstnævnte Opfattelse Medhold. Ganske vist behøvede Udtrykket, at Assurandøren paatog sig Byrden af en Forsikring til et Beløb af £ 1000, ikke at sigte til andet end Forsikringssummen, men Formodningen var dog ved Forsikringer af den her omhandlede Beskaffenhed i Tvivlstilfælde for, at Forsikringssummen tillige skulde angive Forsikringsværdien\*), og dette bestrykedes i herværende Tilfælde derved, at Policen kun under denne Forudsætning gav klar Besked. Opfattede man den derimod som utakseret, kom man paa Grund af det mystiske Udtryk »increased value« ind paa yderst tvivlsomme Spørgsmaal om, hvorvidt der derved sigtedes til »forventet Handelsfordel« eller til en allerede for den Forsikrede opnaaet Gevinst eller til den paa Markedsprisen Svingninger beroende Værdiforøgelse, og i sidste Fald igen paa Spørgsmaalet om, hvilket Tidspunkts Markedspris der skulde lægges til Grund (det Øjeblik, da Policen tegnede, Forlisets Dag eller den forventede Ankomstdag).

Imidlertid fik Sagsøgeren ikke megen Fornøjelse af, at Retten saaledes gav ham Medhold i, at Policen maatte betragtes som takseret; thi hans Sag strandede paa et andet Skær, derpaa nemlig, at Sagsøgte, der havde opdaget, at der forelaa en ældre Assurance af den samme Interesse, hævdede, at den hos hans Selskab tegnede Assurance maatte være ugyldig ifølge Reglerne om Dobbeltforsikring, hvilken Opfattelse Retten gav Medhold. Sagsøgeren havde jo nemlig i sin Egenskab af Handelsfirmaets Befuldmægtigede først tegnet Assurance hos det bayerske Selskab, som det selv repræsenterede, og derefter forsikret »den samme Genstand mod den samme Fare til det samme fulde Beløb« hos Sagsøgtes Selskab, men dette er — siger Retten — Dobbeltforsikring og maa i Henhold til Konventionen af 2den April 1850 § 52 medføre den her omhandlede Assurances Ugyldighed. At betragte Forholdet, saaledes som Sagsøgeren vilde have det betragtet, nemlig saaledes, at den først tegnede Assurance maatte betragtes som »ombyttet« med den anden, kunde Retten ikke gaa med til, eftersom Handelsfirmaet ikke en Gang havde faaet Meddelelse om den anden Assurance, men derimod havde beholdt Policen for den først tegnede Assurance, og stadig kunde gøre sin Ret efter denne gældende. Sagsøgte blev altsaa frifundet; Sagens Omkostninger hævdedes. —

\*

\*

\*

Om man virkelig her med Rette kunde tale om Dobbeltforsikring er dog vist et Spørgsmaal. For at en Forsikring kan erklæres ugyldig paa Grund af Dobbeltforsikring, synes det nemlig først at maatte være konstateret, at der virkelig foreligger en Forsikring ud over Værdien, men i det foreliggende Tilfælde stod Sagen saaledes — saavidt man kan se af Dommen — at ingen af Deltagerne i Sagen i Virkeligheden vidste noget som helst bestemt Besked om, hvor stor den assurerede Værdi (den

\*) Retten siger ikke, hvorfor, men Grunden er vel, at det ofte vil være yderst vanskeligt for den Forsikrede at føre Bevis for, hvad han kunde have tjent, om Ladningen var kommet uskadt frem.

mystiske »increased value«) egentlig var. Den var maaske Nul, maaske £ 2000. Dommens Ræsonnement bliver da kun rigtigt, for saa vidt man tør gaa ud fra, at overalt hvor der foreligger en takseret Police, maa Taksten (Forsikringsværdien), indtil andet oplyses, præsumeres at være lig det forsikredes fulde Værdi; men hvad Hjemmel har man for saadan Præsumtion?

Alligevel har man paa Fornemmelsen, at Dommens Resultat er rigtigt; men maaske kan dette da ogsaa snarere støttes paa den Hovedgrundsætning i al Assurance, at det er Forsikringstageren (eventuelt dennes Fuldmægtigs) Pligt under sin Rets Fortabelse nøjagtigt og samvittighedsfuldt at opgive samtlige ham bekendte Omstændigheder, der kunne være af Betydning for Assurandøren med Hensyn til Risikoens Art og Omfang, og at Sagsøgeren i nærværende Sag i Kraft heraf burde have oplyst Sagsøgte om den hos den Forsikrede alt beroende Police. E. T.

## Fra danske Skibsførere.

Kaptajn Jacob Thomsen, Fører af Barkskib »Emilie« af Nordby, Fanø, indberetter til Rederiet:

Barkskibet »Emilie«, Kaptajn J. Thomsen, byggedes i Aarene 1892—93 af Skibsbygmester Abrahamsen i Nordby paa Fanø og maaler  $376\frac{64}{100}$  R. T.; det sejlede i Ballast til Amsterdam, for at laste med Stykgods til Macassar, afgik derfra den 17de August og passerede Quessant den 26de, igennem Nord-Atlantehavet fulgtes, begrundet paa Vindforholdene, den østlige Rute, øst om Madeira imellem Teneriffa og Palma og øst om Cap Verde Øerne; vi fik Passat paa  $33^{\circ}$  N. Br. og tabte den paa  $13^{\circ}$ , havde vestlige Vinde i det stille Belte samt omløbende med Byger, især en, som varede i 3 Tiener fra øst med dygtig Regn, en saakaldet Tornado, som er hyppig paa denne Aarstid, især langs Kysten af Afrika og ved Øerne. Den 24de September paa  $2^{\circ}$  N. og  $18^{\circ}$  V. stod vi med stiv sydlig Vind VSV. over og fandt at Vinden efterhaanden rumwede op og gik over til SO. Passat, saa vi ingen Vanskelighed havde ved at ligge Fernando Noronha foroven; Pyramiden paa disse Øer ligger paa  $3^{\circ}$  50' S. Br. og  $32^{\circ}$  25' 30" V. Lgd.; det er et godt Sted til at faa Stand paa Kronometret; da der næsten altid er klar Luft med frisk Vind, kan man uden Fare nærme sig Øen og være temmelig sikker paa at faa Observation, derimod ere de smaa Øer Penedo og St. Pedro paa  $0^{\circ}$  56' V. Br.,  $19^{\circ}$  23' V. Lgd. ikke heldige at styre efter, da man der endnu til Tider kan faa svære Regnbyger med efterfølgende Stille, og saa sætter Strømmen altid vestefter der; de ere ogsaa kun lave, se næsten ud som Skibe under Sejl, men kan dog i klar Luft fra Toppen ses temmelig langt. (Fernando Noronha vilde være et godt Sted at ligge Karantænen af for Brasiliens Vedkommende, da man derfra kan sejle hvor som helst hen, uden at give Skibene nogen videre ekstra Sejlads, som nu er Tilfældet, især for dem, der skal til Nordkysten; men i Brasilien tager man for Tiden ikke Hensyn til, hvad det koster for fremmede Skibe. Øen bruges nu som Straffekoloni, hvortil den jo ogsaa er godt skikket). Igennem SO. Passat havde vi sædvanlig Vind og Vejr; er man bestemt til at gaa om Kap det gode Haab styres sædvanligt ned efter Trinidad, som er en høj Klippeø, der ses langt; Vinden der omkring staar mest nordlig, undtagen naar SV. Vindene eller Halerne af Pamperene strækker her op; til Tider kan man ogsaa have slemme Byger med Torden og Regn, som især over Landet kunne være saa heftige, saa Sand og Muld skylle ned ad Klipperne og bevirke, at der intet kan vokse; der er et Par Gange forsøgt paa at kultivere Øen, men det har af denne Grund maattet opgives. Fersk Vand findes paa Øen. Martin Waz er Navnet paa nogle Klipper i Nærheden; Navnet skal stamme fra en dansk Mand, som i sin Tid var i russisk Tjeneste under Krusenstern. —

Fra Trinidad sættes Kursen i en Bue over mod Tristan d'Cunha eller sydligere efter den Bredegrad, man agter at sejle Længden af paa; i denne Del af Sejladsen hegunstigst man sædvanligt af nordlige Vinde; men skulde de blæse op og Luften blive tyk, saa Solen kommer som man siger i en Melsæk og det blæser Varmer ned, da maa man være forsigtig og bjærge Agtersejlene, da Vinden stundom pludseligt kan springe sydligt og blæse haardt; undertiden kommer det i en Byge med Lyn, Torden og Hagl; de gamle Ostindiemænd var det tilraadet at bjærge Storsejlet og jeg kan kun raade til [det samme; jeg har altid, naar det blæser stivt op med Vinden agter ind, bjærget Storsejl og Mesan betids; man har saa bedre Kommando over Skibet og kan hurtigere faa det til at lystre Roret. Tristan d'Cunhan er en høj Ø, som ses langt, men undertiden faar man Taage, naar man kommer i Nærheden, saa det ikke er heldigt at styre efter den; paa Tristan d'Cunha 37° 3' S. Br. 12° 19' V. Lgd. kan faas Proviant, især Kartofler; naar man sejler tæt op og sætter Signaler, komme de ud med deres Baade. Paa Strækningen imellem 42 og 44° S. Br. og 5° V. — 10° Ø. Lgd. passeredes en Masse Is, store Bjærge som Øer, skinnende grønlig-hvide, andre smaa løsrevne Stykker, der lignede Vrag eller døde Hvalfisk; disse ere især farlige og vanskelige at gaa fri af, især i en mørk Nat; vi maatte flere Gange forandre Kurs for at gaa klar. Man skulde næsten antage, at disse Isbjærge komme periodisk eller at de i hvert Fald med flere Aars Mellemlum findes i store Masser, medens de i flere Aar næsten ikke ses; efter Beskrivelserne var der i 1853—56 store Masser, ligesom i 1873—76 og nu ligeledes, imedens man i 80-erne ikke hørte meget til dem; jeg har siden 1867 mest sejlet Farten om Kap og til Tider været nede paa 64° S. Br., men ikke set anden Is, end hvad der har været frosset paa Skibet, men sidste Aar og i Aar træffes disse Isbjærge overalt helt op til 40° Br.

Er man bestemt til Ostindien eller Stræderne antager jeg, at den 39° Bredeparallel er heldigst at sejle Længden af paa; man gaar derved godt udenom Agulhasstrømmen, har sædvanligt nordlige Vinde med mildt Vejr, hvorimod Væjret sydligere er barskere og Vinden trækker oftere igennem S. til SO. og O., især om Vinteren eller i Juni og Juli Maaned. Amsterdam eller St. Paul tages gerne i Sigte og skal man til Sundastrædet, da ogsaa Christmas Øerne; det er smaa Øer, som kan ses temmelig langt, men jeg tror ikke der kan faas noget videre der, undtagen maaske Vand; maaske er der nu Depot oprettet med Proviant som paa flere andre Øer. »Emilie« tog Ruten igennem Baley Strædet, havde 92 Dage dertil i Java Søen, havde flau og omløbende Vind, og ankom til Macassar den 4de December, 109 Dage fra Amsterdam. I Macassar laa vi til 25de Januar 1894, lossede og indtog en Ladning af forskellige Produkter, først Perlemorskaller, løse i Bunden, samt forskellige Træsarter, siden Kaffe og mere, hvormed vi bleve beordrede til Amsterdam; jeg kom igennem Atlas Strædet, havde en Orkan i det indiske Hav, som vi slap godt over, vare ved Cap den 13de Marts, havde 2 Dages stiv SO. Vind, holdt efter Termometret i Agulhas Strømmen og kom hurtigt rundt, flau SO. Passat, passerede Linien den 8de April og ankom til Amsterdam med 106 Dage og alt vel ombord.

## Fra Københavns Frihavn.

Meddelelser til „Dansk Søfartstidende“ fra Københavns Frihavn.

### Indgaaede Skibe.

12. November. Damper »August«, Kapt. I. Delfs, fra Hamburg med Omladningsgoods fra New-Orleans, Hamburg—Amerikanische Packetfahrt-Actien-GesellschaftsLinie. Ladningen

bestod af 2600 Stkr. Bomuldsfrøkager, 400 Sække Mel og forskelligt Stykgods.

16. November. Damper Lilliehøök, Kapt. John Nylén, fra Gøteborg, med 2000 Baller Træmasse til de forenede Papirfabriker.

20. November. Skonnert »Emma«, Kapt. Brinck, fra Danzig, med 160,000 Pd. Rapskager til Ordre.

22. November. Damper »Itaparica«, Kapt. Kier, tilhørende Hamburg-Sydamerichanische-Dampfschiffahrt-Gesellschaft, fra Vestkysten af Sydamerika via Hamburg. Ladningen bestod af 4000 Sække Kaffe, hvoraf dog 1300 Sække ved Damperens Stranding paa Læsø vare blevne optagne af Switzers Bjergningsdamper »Kattegat«, der omtrent en Time efter »Itaparicas« Ankomst løb ind i Frihavnen.

Kaffen blev oplagt i Bølgeblikskuret, hvorefter der blev indladet: 800 Kasser Klipfisk, 320 Kasser Smør, 6 Kasser Symaskiner, 20 Kasser Likør, 400 Kasser Öl, 15 Fustager Hesteskosøm, bestemte til Portugal og Brasilien.

»Itaparica« er den første oversøiske Damper, der anløb Frihavnen siden dens Aabning; den er 2500 Tons drægtig og har en Besætning paa 54 Mand.

24. November. Damper »Emma«, Kapt. Krutzfeldt, fra Hamburg med Omladningsgoods fra New-Orleans. Hamburg-Amerikanische Packetfabrt-Actien-Gesellschafts Linie. Ladningen bestod af 590,000 Pd. Bomuldsfrøkager, 25 Pakker Terra-Juponica, 10 Stammer Eg, 40 Baller mexikansk Fibre, 5 Baller Bomuld, 400 Kasser Blik.

24. November. Barkskibet »Kronprinsesse Louise«, Kapt. M. Jepsen, fra St. Petersburg, indeholdende: 675,000 Pd. Rug og 75,000 Pd. Solsikkekager til Ordre.

27. November. Damper »Polynesia«, Kapt. Schrøtter, fra New-York, Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Actiengesellschaft, indeholdende 1200 Fade Kød, 536 Fade Olive, 810 Sække Mel, 375 Fade Sirup, 250 Baller Fibre, 42 Baller Læder, 40 Sække Frø, 25 Fade Østers, 10 Fade Rom, 30 Kolli Isenkram, 1600 Blokke Valnøddetræ, 300 Kolli Diverse, 14,000 Centner Hvede til Ordre.

En af de første Dampere, der besøgte Frihavnen, var Gøteborg-Damperen D. W. Lilliehöök, der var ladet med Trælast. »Gøteborg Handels- og Sjøfartstidning« ser sig i Stand til at meddele en Sammenligning mellem de Udgifter, nævnte Damper havde i Københavns Havn i afvigte Juli Maaned, altsaa før Frihvens Aabning, og nu. Saammenstillingen ser saaledes ud:

Fartøjet har den 17. November betalt i Frihavnen:	
Diætpenge til Toldvæsenet .....	Kr. 1.33
Bolværkspenge .....	— 17.66
	Ialt Kr. 18.99

Dette var det hele!

Afvigte 11. Juli betalte Fartøjet i Københavns Havn:

Skibsafgift .....	Kr. 53.00
Havneafgift .....	— 44.16
Diætpenge til Toldvæsenet .....	— 8.00
Bolværkspenge .....	— 17.66
Havneafgift ved Udgaende .....	— 8.83
	Ialt Kr. 131.65

Fartøjet maaler 114 <sup>29</sup>/<sub>100</sub> Tons. Bladet bemærker, at der saaledes er al Grund til at arbejde for en Frihavn ved Gøteborg; »ellers æder Danskerne os op«.

I sit følgende Nummer opgiver Bladet de Udgifter, som den omtalte Damper med Last fra Udlandet vilde have haft i Gøteborg:

Lodsafgift ved Indgaaende .....	Kr. 32.25
— - Udgaende .....	— 20.50
Fyrafgift etc. ved Indgaaende à 27 Øre pr. Ton ..	— 30.78
— - - - Udgaende à 13½ Øre pr. Ton ..	— 15.39
Lastafgift ved Indgaaende à 10 Øre pr. Ton.....	— 11.40
— - - - Udgaende á 10 - - - .....	— 11.40
(hvis det er første Gang i Aaret, den udkla- reres).	
Revierafgift ved Indgaaende a 11 Øre pr. Ton....	— 12.54
— - - - Udgaende à 11 - - - .....	— 12.54
Havnekontoret .....	— 1.14
Afgift ved Kajen .....	— 6.00
Ekstra Toldvisitation.....	5.00
Afgift til Sømandshuset á 3 Øre pr. Ton.....	— 3.42
Toldpas med Stempel .....	— 1.75
Klarerings-Provision, Ind- og Udgaende .....	— 35.00

Ialt Kr. 199.11

Der er, — bemærker Bladet — som enhver kan se, en betydelig Forskel mellem dette Beløb og Frihavns — 18 Kr. 99 Øre.

Vi skulle til ovenstaaende Sammenstilling kun bemærke, at Skibets Udgifter her i Frihavnen endda ere opgivne lidt højere, end de i Virkeligheden have været. Det maa nemlig bero paa en Misforstaaelse, naar det opgives, at Skibet i Frihavnen har betalt 1 Kr. 33 Øre i Diæt- penge til Toldvæsenet; denne Afgift kendes selvfølgelig ikke i Frihavnen, og vi kunne fra bedste Kilde meddele, at det omtalte Skib ikke her har svaret den.

Iøvrigt ere vi enige med det ærede Gøteborg-Blad i, at Sammenstillingen taler for sig selv.

## Ugens Havarier.

Bjærgerne have nu opgivet Dampskibet »Newbridge« af Leith, som den 3die November indstrandede ved Harboøre, som Vrag. Alt Skibets Inventar er bjærget. Bjærgningen af Kullasten fortsættes, naar Søen er rolig; hidtil er bjærget 1000 Tdr. Kul. (R. B.)

»Caroline Elisabeth«, Skonn., Jensen, Horsens, indkom 11. November til Gibraltar med knækket Fokkemast; reparerer.

»Chester«, Dampskib, Grooth, af West Hartlepool, fra Methil til Pillau, grundstødte paa Saltholmen; lossede en Del af Ladningen i Lægtene og bragtes flot af »Kastrup«; Skibet er ubeskadiget, indtager sin hele Ladning og fortsætter Rejsen.

»Maja«, Dampskib, tilh. Selskabet »Østersøen« her i Byen, grundstødte Onsdag Nat paa Vresen og fik Vand i Lasten. »Helsingør« tog det af Grunden. (R. B.)

Dampskibet »Jolantha«, tilhørende Det Forenede Dampskibs Selskab, blev i Fredagsløbet i Sænk af en anden Damper ved Cuxhafen. »Jolantha« var paa Rejse fra Königsberg og Kjøbenhavn med Trælaster etc. til Cuxhafen, hvorfra skulde fortsættes til Hamburg; det laa til Ankers og blev paasejlet af den store tyske Damper Australia, som var paa Rejse fra Hindostan til Hamburg. Ved Sammenstødet, der traf »Jolantha« paa Forskibet, løb dette straks fuldt af Vand i Forrummet og begyndte hurtigt at synke, men det lykkedes dog 4 Bugserdampere, som hurtigt tilkaldtes, at slæbe Skibet ind paa grundet Vand inden det sank. »Australia« fik sit Ror knækket og maatte slæbes til Hamburg af Bugserdampere, Bjærgningsskibe ankom imidlertid til »Jolantha« og der blev straks taget fat paa Lastens Udlosning og det lykkedes derefter at faa Skibet flot i Lørdags og indbugseret til Cuxhafen.

I Mandags blev Lasten helt udlosset; i Tirsdags bugseredes »Jolantha« til Hamburg. »Jolantha« føres af Kapt. S. H. Hansen og er ca. 500 Tons drægtigt.

Fra Gravesend meldes den 24de November: Sk. Marie, Goldermann, fra Kjøbenhavn til Middlesbro, er forladt i Nord- søen. Besætningen blev frelst af Skonnert »Abba« og land- sat her.

Elpis, Brig, Østrøm, af Mariehamn, fra Rafsjø hertil med Planker, kolliderede Mandag Nat med Sk. Martin Michael, Tannislauer, af Haynasch, fra Riga til Caen med Trælaster; begge Skibe fik ovenbords Skade. Briggen tørnede derefter paa Dpsk. Alfred, Springer, af Königsberg, fra Rostock hertil med Stykgods; denne fik knækket nogle Støtter.

## Fra Sø og Land.

Fremmede Sømænd paa britiske Skibe. Man har, if. Times, nylig rejst det Spørgsmaal, hvor mange fremmede Sømænd der er ansatte i den britiske Koffardi-Flaade. I Begyndelsen af Oktober blev den Paastand fremført, at engelske Sømænd i Blyth i en foruroligende Grad bleve tilsidesatte for fremmede. Efter omhyggelig at have undersøgt Sagen indsendte det lokale Registreringskontor en Beretning, hvori det hedder: »Det er sandt, at »The Trimmers« Kahyt af en eller anden Lediggænger eller Skoledreng er bleven prydet med et Opslag om, at »ingen Englænder behøver at melde sig«. Denne Erklæring er, lige som Resten, meget misvisende. En hel Del fremmede blive ganske vist antagne, men de ere langt fra i Majoritet. Vi se os i Stand til at opgive de nøj- agtige Tal paa fremmede, der sejlede fra Blyth sidste Maaned paa engelske Skibe: Britiske 449, fremmede 88, ialt 537, — altsaa 16 Procent fremmede.

Mr. G. A. Laws, Direktøren for »the Shipping Federation« har fra »Board of Trade's« Marine-Afdeling faaet følgende Oplysninger: det samlede Antal af Personer, ansatte i Koffardi- Flaaden, var i 1893: 216,177. Af disse vare 186,628 britiske og 29,549 fremmede, altsaa vare 15,83 pCt. fremmede. I 1888 var Procentantallet 14,05; 1889: 14,63; 1890: 14,63; 1891: 16,26 og i 1892: 16,66. Lascarer og Asiater, antagne paa asiatiske Kontraktvilkaar, ere ikke medregnede, da der ikke før 1886 har været optaget Liste over dem. Regnes disse med, bliver det samlede Antal af Personer i den engelske Handelsflaade i 1886: 204,470; i 1887: 202,543; i 1888: 223,673; i 1889: 230,263; i 1890: 236,108; i 1891: 240,480; i 1892: 241,735 og i 1893: 240,974.

Forhenværende Skibsfører M. E. Reventlow af Marstal er afaaet ved Døden.

Dampskibet »Ruth«, bygget for Regning Sydfyenske Dampskibsselskab i Svendborg, løb Lørdag Eftermiddag Kl. 2½ af Stabelen fra Helsingørs Jernskibs- & Maskinbyggeri.

Skibet, der er bygget helt af Staal, er 92' 6" langt i Hoveddækket, 17' 6" bredt og 6' 10¼" dybt i Rummet, og bliver forsynet med Compound Overflade-Kondensations- Ma- skine af 140 indicerede Hestes Kraft.

Paa den ledige Bedding lægges Kølen til en Passager- damper til Herrer Jens Meinich & Co. Christiania.

Fra Frederikshavn skriver vor Korrespondent den 27. November:

Besætningen paa den her hjemmehørende Kutter Jenny Nr. 16, der føres af Skipper Boysen, var for c. en Uges Tid siden saa heldig at gøre et godt »Kup«. Den fandt nemlig i Farvandet sydost for Læsø en stor Bark drivende forladt af sit Mandskab; 3 af Kutterens Besætning besatte Fartøjet,

medens de to andre sejlede hjem og rekvirerede Assistance fra Dampbaaden »Expres«, som ogsaa lykkelig og vel bragte Barken i Havn Onsdag Aften. Skibet hedder »Emma Payzant« og er hjemmehørende i Belfast, det har 842 Nt.-Registertons og er en Snes Aar gammelt. Det var paa Rejse fra Havannah til Lübeck og er ladet med Pitchpine; om der mulig er anden Last kan man endnu ikke have nogen Mening om. Ladningen skal være assureret for 80,000 Kroner. Da det indkom her i Havnen var der kun godt en Fod Vand i Fartøjet, saa hvad der har bevæget Mandskabet til at forlade Skibet er endnu en Gaade; det skal have været paa Grund baade paa Anholt og Læssø, men var som sagt dreven flot, da man fandt det. Efter hertil indløben Efterretning er Mandskabet kommen i Land paa den svenske Kyst og det ventes hertil med det første. Kaptainen paa Barken ankom i Dag med »Blenda« fra Gøteborg.

Et Dampskib i Brand. Ifølge hertil fra forskellige Steder paa Vestkysten i Lørdags Morges indløbne Efterretninger stod et Dampskib i Brand c. 6 Kvartmil ud for Hirtshals og Bjærgningsdampskibet »Frederikshavn« afgik derfor straks herfra for eventuelt at yde Assistance. Det lykkedes desværre først efter at alt var ødelagt af Flammerne, at fua Ilden dæmpet. Da »Frederikshavn« naaede frem til Stedet, rasede Ilden over hele For- og Storlasten, og skønt man fra Bjærgningseskibets Kommandohro med mægtige Sprøjteslanger overøste det brændende Skib med svære Vandmasser, var dog alt forgæves. Kl. 4 Søndag Morgen angrebes ogsaa Agterskibet; det vandtætte Jærnskot kunde ikke længere modstaa den ulyre Varme og nu var alt Haab om Slukning opgivet. Skibet var et eneste stort Ildhav. Da Vraget laa farligt for Sejladsen satte »Frederikshavn« en Trosse fast og bugserede det ind paa Grundene nord for Hirtsholmene, en Mils Vej herfra Havnen. Da Ilden var sagtnet lidt, væsentligst af Mangel paa Næring, blev det pumpet fuldt af Vand og Ilden saaledes slukket, senere blev Vandet atter pumpet ud og i Gaar Aftes indkom »Frederikshavn« med Skibet her i Havnen. Det var Dampskibet »British Queen«, c. 1,000 Tons (mærkelig nok var Galionsfiguren, der altsaa fremstillede Dronning Victoria, det eneste ubeskadigede paa hele Fartøjet), der var hjemmehørende i West-Hartlepool og paa Rejse fra Gøteborg med Tændstikker og Props. Mandskabet blev bjærget om Lørdagen af det svenske Dampskib »Viking«, der var paa Rejse til England. Fartøjet frembyder nu et sørgeligt Syn, naar man kigger ind over Lønningen, alt af Træ konstrueret er fortæret, Jærndækshjælkerne dels knækkede, dels forvredne af den forfærdelige Hede, ligeledes ere mange Plader i Skroget enten skørnede eller bøiede; det eneste, der endnu staaer, er Skorstenen; Spillene præsenterer sig nærmest som 4 Bunker gammelt Jærn og i Maskinen ser det ikke stort bedre ud. Det bliver næppe nogen særlig lukrativ Forretning for Entreprisen; det er næppe troligt, at et saa medtaget Fartøj kan lade sig reparere.

Malmø Havn paatænkes betydelig udvidet; det er foreslaaet at anvende 1 Mill. Kr. hertil. (R. B.)

Den svensk-norske Generalkonsul i Antwerpen advarer Søfolk mod at begive sig dertil for at søge Hyre. Alle Logihusene ere overfyldte og kun et ringe Antal Fartøjer ventes til Byen i de nærmeste Maaneder. (R. B.)

Om den nye Skibsmaalingsforordning, som den 1ste Juli traadte i Kraft i Sverrig, skrives i »Gøteborgs Hand- och Sjøft.-Tidn.«, at den Lettelse i Beskatningen, som den tilsigter at skaffe Sønæringen ved at gøre en Del Rum i Fartøjet m. m., der hidtil vare afgiftspligtige, fri for Afgift, saa at Fartøjets afgiftspligtige Tonnage i Reglen formindskes, synes straks at være bleven udnyttet af Rederier og Fartøjs-ejere, at dømme efter den livlige Virksomhed med Ommaalning af Fartøjer, som Forordningen har fremkaldt. I Stockholm ere saaledes et ikke ringe Antal Fartøjer allerede

ommaalte — helt eller delvis — og have faaet deres afgiftspligtige Tohnage reduceret. Ikke mindst berøres Handelsflaadens mindre Fartøjer af Forordningen; de, som før havde en Nettotonnage af 40—45 Tons, have ved Ommaalning efter de nye Regler faaet denne ned under 40 Tons og ere derved blevne fri for Fyrafgifter m. v.

Utilstrækkelig Bemanding. Ved et af »the Shipmasters' Society« nylig afholdt Møde holdt if. Times Mr. William Allingham et Foredrag, i hvilket han hævdede, at Skibene meget ofte vare utilstrækkelig bemandede. Rederne beklagede sig nok over Sømændenes Uduelighed, men gjorde intet for at uddanne dem, og forøgede heller ikke Mandskabets Antal. En udenlandsk Matros, der ikke forstod Engelsk, kunde bringe og bragte utvivlsomt baade Skib og Mandskab i Fare; ikke desmindre vilde man, naar man saa paa et savnet britisk Skibs Bemandingsliste, i Reglen finde, at 50 pCt. af Besætningen vare fremmede. Den britiske Haandværker forlangte højlydt en 8 Timers-Arbejdsdag, og fik det undertiden ogsaa. Men i mangan en lumpen Ocean-Damper (Ocean »tramp«) maatte Styrmanden arbejde 18 Timer i Døgnet. Assurandørerne havde iøvrigt meget paa deres Samvittighed med Hensyn til slet bemandede og daarlige Skibe. Dygtige Forretningsmænd assurerede jo nemlig Skib, Fragt og deres hele Interesse iøvrigt, baade den virkelige og den forventede; men paa den Maade fjernedes enhver Spore til omhyggelig Drift, og den samvittighedsfulde Reder fik Lov at betale for den samvittighedsløse gennem de over hele Linien forøgede Præmier.

Agterlanterne. Det for Skibsfarten ganske vigtige og meget omtvistede Spørgsmaal om Agterlysets Beskaffenhed, naar Fartøj indhentes af et andet, har i disse Dage faaet en Slags Afgørelse ved engelske Doinstole. Loven forordner i denne Henseende, at Fartøj, der indhentes af et andet, skal agterover vise et Lys med hvidt Skin eller et blussende Skin. Dette er dels tolket saa, at det førstnævnte Fartøj skal føre hvid Lanterne agterud, hvilket nu ogsaa de fleste større Dampskibe gør, dels at det kun behøver at vise et Blus.

Om Utilstrækkeligheden af det sidste Varselmiddel har nu, som sagt, engelske Dommere yttret sig saaledes, at »saasnart den vagthavende mærker, at et andet Fartøj indhenter hans Fartøj, skal han vise Lyset og indtil al Fare for Paasejling er ovre, fortsætte dermed med længere eller kortere Ophold, beroende paa Afstanden mellem Fartøjerne og disses Hastighed, for derigennem saa meget som muligt at klargøre for den anden Fartøjets Stilling og saaledes undgaa Sammenstød.

Loven giver her i Virkeligheden altfor stort Spillerum for den enkeltes Forgødtbefindende. Skærpede Bestemmelser, mere i Overensstemmelse med ovenstaaende Domme, er vistnok paakrævede. (Norg. Sjøfartst.)

Det i sidste Nummer omtalte, paa engelsk af-fattede Ekstra-Nummer af »Dansk Søfartstidende«, vil udkomme Onsdagen den 5te December. Dette Nummer, der omhandler forskellige Forhold, Kjøbenhavns Frihavn vedrørende, der have været behandlede i »Dansk Søfartstidende«, bliver ved Foranstaltning af Kjøbenhavns Frihavns-Aktieselskab forsendt i Udlandet. De af vore Abonnenter eller andre, der maatte ønske at modtage et eller flere Eksemplarer af dette Nummer — f. Eks. til Forsending til Forretningsforbindelser i Udlandet — og som ikke alt have gjort Anmeldelse herom, bedes henvende sig til Bladets Kontorer.

### Kjøbenhavns Fiske tilførsel pr. Jernbane og Fragtskib. August 1894.

		Fersk Fisk		Skaldyr Pd.	Salt Sild Td.	Klipfisk og salt Fisk Pd.	Konserves Pd.
		alle Slags	Pd.				
A. Fra Indlandet	pr. Jernbane	alle Slags	150,366	14,924			
	pr. Fragtskib	—	5,189	150	2	1,750	
		Sild røget	366,521				
		Lax	339				
B. Fra Bilandene	pr. Fragtskib					1,250,200	
C. Fra Udlandet	pr. Jernbane	alle Slags	39,090				
	pr. Fragtskib	—	90,900	4,900	2,731	6,774	149,432
		Aal	2,100		+28621 $\overline{7}$		
		Sild	82,700				
		Lax	17,090				
Ialt tilført pr. Jernb. og Fragtskib . .			754,295	19,974	2,733 Td. + 28621 $\overline{7}$	1,258,724	149,432

### Kjøbenhavns Fiskeudførsel pr. Jernbane og Fragtskib. August 1894.

		Fersk Fisk		Skaldyr Pd.	Salt Sild Td.	Klipfisk og salt Fisk Pd.	Konserves Pd.
		alle Slags	Pd.				
A. Til Indlandet	pr. Jernbane	alle Slags	28,782	196			
B. Til Udlandet	pr. Jernbane	—	128,720				
	pr. Fragtskib	—	40,651	1,992	735	99,460	2,794
		røget Fisk	21,795		+30882 $\overline{7}$		
		fersk Sild	1,100				
Ialt udført pr. Jernb. og Fragtskib . .			221,048	2,188	735 Td. +30882 $\overline{7}$	99,460	2,794

Endvidere udført 52,000  $\overline{B}$  Guano.

## Sejladsen igennem Hollænderdybet.

Vi have modtaget følgende:

Af »Dansk Søfartstidende« Nr. 55 ser jeg, at der paa Marineministeriets Budget er foreslaaet en Lystønde udlagt ved Taarbæks Rev, hvilket uden Tvivl vil glæde alle Førere af større Skibe, som besejle Sundet, men der er et andet Sted — ogsaa i Sundet — hvor en saadan, efter min Mening, vilde være til mindst ligesaa megen Nytte for Skibsfarten, nemlig paa Østsiden af Middelgrunden.

Naar man om Natten kommer nordfra behøver det ikke at være meget diset for at man ikke kan benytte de fjærne Ledefyr for Hollænderdybet, og der bliver da kun tilovers at gaa til Ankers.

Hvis der derimod bliver anbragt en Lystønde, hvor den nuværende Østtønde paa Middelgrunden ligger, behøver det kun at være saa sigtbart, at man fra denne kan se Nordre Røse Fyr, for at man skal kunne styre igennem, og ikke saa faa Dampere, som særlig i de lange, mørke Nætter nu maa spille megen Tid ved at vente paa Dagen, vil kunne fortsætte Rejsen. Og selv om det er saa sigtbart, at man kan se Ledefyrene, forekommer det dog ofte, at en Damper maa styre temmelig meget ud af Fyrinien for at undgaa Sejlere og Ankerliggere; ogsaa da vilde en Lystønde paa det nævnte Sted være en stor Betyggelse.

Hvis disse Linier maatte foranledige flere til at ud-

tale sig om den Sag og derved muligvis bevæge høje Paagældende til at overveje den, vilde det sikkert glæde mange foruden Deres ærbødige

*Dampskibsfører.*

## Skibsefterretninger.

### Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alexander III, Rabe, ankom 23. November til Oxelø Sund, til Norrkøping. — A. N. Hansen, P. Thidemann, afgik 27. Novbr. til Odessa, til København, — Antwerpen, Caroc, afgik 27. November fra Kbhvn. til Riga. — Baron Stjernblad, Michelsen, afgik 22. Novbr. fra Dartmouth, til Valencia, Tarragona etc. — Castor, Kruse, ankom 24. Novbr. til Sørnæs, til København. Spanien og Italien. — Chr. Broberg, R. Gøtsche, afgik 25. Novbr. fra Lissabon, til Kbhvn. — Dagmar, Strubberg, ankom 15. Novbr. til Marseille, til Denia, Valencia, Tarragona, Malaga, Cadiz og Kbhvn. — Douro, Brabrand, afgik 24. Novbr. fra Dartmouth, til Kbhvn. — Georgios I., Rohde, afgik 23. Novbr. fra Odessa, til Nicolaiëff og Kirtsch. — Leopold II. Jespersen afgik 27. November fra Trebizonde, til Batoum, Novorossisk og Odessa. — L. P. Holmblad, Ingerslev, ankom 12. Novbr. til Reval, til Kbhvn., Antwerpen, Alger, Tunis, Piræus, Smyrna, Saloniki Sevastopol og Odessa. J. C. Jacobsen, Bech, ankom 26. November til Malaga, til Denia og Cadiz. — Kiew, Rasmussen, afgik 25. November fra Havre, til Kbhvn. og Libau. — Nordjylland, Jensen, afgik 23. Novbr. fra Kbhvn. til Bordeaux og La Rochelle. — Omsk, Kihl, afgik 28. Novbr. fra Kbhvn., til Antwerpen og Sortehavet. — Tomsk, Petersen, afgik 26. Novbr. fra Algier,

til Tunis, Malta Piræus etc. — Vestja. Corfitzon, afgik 28. Novbr. fra London, til København. — Viking, Jørgensen, afgik 23. Novbr. fra La Rochelle, til Københ. — Vesuv, Gade, ankom 25. Novbr. til Messina, til Kbhvn

Constantin, Fenger, afgik 28. Novbr. fra Newcastle til Kjøbenhavn — Esbern Snare, Holm, afgik 27. Novbr. fra Newcastle til Odense. — Georg, Nielsen, afgik 29. Novbr. fra Kjøbenhavn til Newcastle. — Knuthenborg, Hansen, afgik 28. Novbr. fra Odense til Leith via Aarhus og Aalborg. — Kronen, Petersen, afgik 27. Novbr. fra Nykjøbing F. til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Lolland, Ankersen, afgik 29. November fra Odense til Newcastle via Frdhvn. — Storebelt, Güllich, afgik 27. Novbr. fra Newcastle til Aalborg. — Union, Bloch, afgik 27. November fra Leith til Odense.

Anglo Dane, Petersen, afgik 27. Novbr., til København og Danzig. — Axelhuus, Goll, afgik 28. Novbr. fra Kbhvn. til Vestnorge. — Bergenhuus, Jørgensen, ankom 25. Novbr. til Danzig, til Kjøbenhavn-Hamburg. — Ceres, Svensson, ankom 27. Novbr. til Kbhvn., til London. — Charkow, Norden, afgik 26. Novbr. til Libau, til Hull. — Christian IX, Mollerup, ankom 26. Novbr. til Königsberg, til Kbhvn.-London. — Christianssund, Jensen, ankom 27. Novbr. til Trondhjem, til vestnorske Stationer, Kbhvn.-Stettin. — Fanø, Andersen, afgik 27. Novbr. fra Kbhvn. til Libau. — Frederik, Harboe, afgik 27. Novbr. fra Königsberg, til Hull. — Jolantha, Hansen, ankom 27. Novbr. til Hamburg. — Kasan, Thomsen, ankom 26. Novbr. til London, Kbhvn.-Königsberg. — Laura, Christiansen, afgik 15. November fra Granton til Færøerne og Island. — Libau, Andersen, ankom 28. November til Kbhvn., Königsberg. — Louise, Brabrand, ankom 28. Novbr. til Kbhvn., til Königsberg. — Minsk, Olsen, ankom 25. Novbr. til Stettin, til Kbhvn.-Manchester. — Morsø, Lind, ankom 22. Novbr. til Königsberg, til Københ.-Hamburg. — Moskov, Petersen, ankom 25. November til Antwerpen, til København-Riga. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom 22. Novbr. til Riga, til Kbhvn.-Antwerpen. — Olga, Fischer, ankom 25. November til Hamburg. — Odin, Frisenette, ankom 25. Novbr. til Bremen, til Hamburg. — Perm, Christensen, afgik 27. November til Grimsby, til Kbhvn.-Libau. — Pregel, Egdiussen, ankom 26. Novbr. til Antwerpen, til Kbhvn.-Libau. — Romny, Nielsen, ankom 28. November til Aarhus, til Libau. — Thøra, Garde, ankom 25. Novbr. til Newcastle, til Libau. — Tula, Paaske, afgik 28. Novbr. fra Arendal til Gøteborg-Kjøbenhavn-Stettin. — Valdemar, Sørensen, ankom 27. Novbr. til Libau, til Kbhvn.-Antwerpen. — Vendsyssel, Sørensen, ankom 25. November til Kbhvn., til Hamburg. — Tejo, Fenger, ankom 28. til Københ., til Danzig.

**Dannebrog.** Amalienborg, Fischer, ankom 27. Novbr. til Rotterdam. — Christiansborg, Schmidt, ankom 25. Novbr. til Libau. — Fredensborg, Andersen, afgik 22. Novbr. fra Stugsund til Honfleur. — Frederiksberg, Hartmann, ankom 25. Novbr. til Riga. — Uranienborg, v. Deurs, ankom 24. November. til London. — Rosenberg, Schultz, afgik 25. November fra Honfleur til Burntisland

**Carl, Skjold, Gorm.** Gorm, Schmidt, afgik fra London 22. Novbr., ankom til Burntisland 24. November. — Frode, Christensen, afgik fra Grimsby 27. Novbr. til Stettin. — Knud, N. P. Jørgensen, afgik fra Libau 22. Novbr., til Hull. — Svend, S. Hveysel, afgik fra Rotterdam 26. Novbr. til Boness. — Erik, H. W. Wisberg, afgik fra Boness 16. Novbr., ankom til Libau 21. Novbr. — Skjold, N. O. Risø, afgik fra Riga 16. Novbr., ankom til Ghent 22. Novbr. — Danmark, Th. Heintzelmann, afgik fra Swinemünde 20. Novbr., ankom til Libau 21. November. — Olaf, C. Holst, afgik fra Riga 23. Novbr. til Rotterdam. — Volmer, Jørgensen, afgik fra Stettin 18. Novbr., ankom til Libau 20. Novbr. — Harald, C. A. Jørgensen, afgik fra Sunderland 18. Novbr., ankom til Stettin 23. Novbr. — Dan, C. M. Kraemer, afgik fra Riga 26. Novbr. til London. — Magnus, W. Aaris, afgik fra Sunderland 27. Novbr. til Riga.

**Det dansk-russiske Dampskibsselskab.** Peter Berg, Chr. Jensen, afgik fra Antwerpen 24. Novbr., ankom til Kbhvn. 28. Novbr. — Alexander Shukoff, L. Johnsen, afgik fra Riga 18. Novbr., ankom til London 25. Novbr. — Johan Siem, S. Rasmussen, afgik fra Sunderland 26. Novbr. til Swinemünde. — Pawel Andrejoff, P. Mørch, afgik fra Libau 24. Novbr. til Rotterdam.

**Kjøbenhavn.** Fyen, Andersen, ankom til Libau 22. Novbr. — Hafnia, Neergaard, ankom til Ghent 25. Novbr. — Jylland, Starck, ankom til Rotterdam 23. Novbr. — Sjælland, Hansen, afgik fra København 24. Novbr., ankom til Reval 27. Novbr.

**Det store nordiske Telegrafskibsselskab.** Store Nordiske, Suenson, er paa Kabelreparation, mellem Amoy og Hongkong, — H. C. Ørsted ligger ved Refshaleøen.

**Det jydsk-Engelske Dampskibsselskab, Aarhus.** Hengest, Olsen, afgik fra Boness 22. Novbr., ankom til Aarhus 25. Novbr. — Octa, Enemark, afgik fra Gøteborg 22. Novbr., ankom

til Newcastle 25. Novbr. — Orrik, Erichsen, afgik fra Newcastle 21. Novbr., ankom til Gøteborg 24. Novbr.

**J. Lauritzen, Esbjerg.** Nerma, Degn, afgik fra Methil 23. Novbr., ankom til Esbjerg 25., afgik 27. til Methil. — Nordsøen, Meinertz, ankom til Esbjerg 22. Novbr., afgik 24., ankom til Hamburg 25

**Det danske Petroleums-Aktieselskab.** Christine, Larsen, ankom til New-York 27. November.

## Sejlskibe.

**Fanø, Nordby.** Anite, Lybecker, ankom til Frey Bentos 25. Okt. fra Montevideo. — Cathrine, Hansen, ankom til Cape Town 19. Novbr. fra Rio Janeiro. — Emma, Brinck, ankom til Kbhvn. 19. Novbr. fra Danzig. — Esmeralda, Madsen, afgik fra Santos 25. Okt. til Punta Arenas. — Esperance, Toft, ankom til Kbhvn. 22. Novbr. fra Sydhavssøerne, til St. Petersborg. — Helene, Sørensen, ankom til Port Elisabeth 22. November fra Rio Janeiro. — Ines Røhl, Jessen, afgik fra Mossaro 21. Okt. til Santos. — Kronprindsesse Louise, Jepsen, ankom til Kbhvn. 23. Novbr. fra St. Petersborg. — Maren, Jessen, ankom til Padang 23. Novbr. fra Port Natal. — Medor, Svarrer, afgik fra Hamburg 24. Novbr. til Pernambuco. Nancy, Svendsen, passerede Dungesness 23. Novbr. fra Hamburg til Santos. — Professor, Christiansen, afgik fra Sharpness 21. Novbr., ankom til Cardiff 22. Novbr. — Røhl, Nørby, er prajet ved Lovestoft 18. November paa Rejsen fra Hamburg til Pernambuco. — Sørine, Andersen, er befragtet med Salt fra Barbados til Nord-Amerika.

**Chr. Simoni, Aalborg.** Flora, Larsen, ankom til Aalborg 24. Novbr.

## Fragtberetninger.

D'Hrr. **Holm & Wonsild**, Kjøbenhavn og Lübeck, meddele os den 29. November:

Reval noterer for Dampere: London 1/—, Hull 1—, Rotterdam 1/1½ d., Antwerpen, Dunkerque eller Ghent 1/3 d., Rouen 1 4/2 d. à 1/6 d., alt pr. 496 lbs. Hvedebasis; til Stettin eller Lübeck 10 M. pr. 2000 Kilos Rugbasis; til Danmark 13 M: pr. 2000 Kilos Rug.

Libau noterer for Dampere: London, Hull, Leith 10½ d., Rotterdam 10½ d., Antwerpen 1/—, Rouen 1/1½ d. à 1/3 d., alt pr. 320 lbs. Havrebasis; til Danmark 19/20 M. pr. 2000 Kilos Klid. 13/14 M. pr. 2000 Kilos Rugbasis.

Königsberg noterer for Dampere: til Danmark 15/16 M., Sydsverrig 15/16 M., Norrköping 16 M., Norges Østkyst 18/19 M., Norges Vestkyst 19/20 M., alt pr. 2500 Kilos Hvedebasis; Antwerpen 1/6 d. à 1/7½ d., London eller Hull 1/4½ d. à 1/6 d., Eng. Kanal 1/10½ d. à 2/—, Bristolkanalen 2 1/2 d. à 2/4½ d., alt pr. 500 lbs. Hvede, til Sundswall 7/8 M. pr. Tons Mel.

Danzig noterer for Dampere: til Danmark 5 à 6 M. pr. Ton. Korn, 40 Pf. pr. 50 Kilos Klid, til Liverpool 7/— pr. Ton. Sukker. —

Stralsund og Rostock til Amsterdam 6/6 à 7/— pr. Ton. Sukker. —

Danmark til Gefle 75 Øre pr. Sæk Mel.

— Englands Østkyst 1/6 d. pr. 448 lbs. Byg.

Kulfragterne fra Englands Østkyst varierer fra 5/— for større Baade til 6/6 à 7/— for smaa Baade pr. Ton.

D'Hrr. **N. Johansen & Dahl**, Liverpool, meddele os under 24. November:

Fragtmarkedet er gennemgaaende uforandret i de fleste Retninger.

Fra Sortehavet & ctr. er Tendensen opadgaaende og Raterne over forrige Uges Noteringer. Fra Middelhavet finder kun faa Afslutninger Sted, de fordelagtigere Fragter fra Sortehavet trækker Tonnagen den Vej, og Afskiberne fra Middelhavet indskrænke deres Eksport mest muligt i Stedet for at indgaa paa Redernes forhøjede Forlangende.

Ostindie Markedet er gennemgaaende uforandret, og det samme er Tilfældet med Australien.

Salpeterfragterne fra Vestkysten ere faa og med mange ubefragtede Skibe paa Kysten, som forgæves udbydes til 22/6, ere Udsigterne alt andet end opmuntrende.

San Francisco og Portland er næppe saa fast som i foregaaende Uge, og Befragtninger rapporteres til lidt lavere Rater, nemlig 26/3 & 33/9 henholdsvis.

River Plate Fragterne ere omtrent uforandrede, men Efterspørgslen efter Tonnage er nærmest kun for Marts/April Afskibning — og passende Skibe ere anbringelige til 25/6 à 26/— fra Rosario, og til 18/6 à 19/— fra Buenos Ayres eller La Plata.

Markedet fra Staterne er sløvt, og fra Galveston er der sluttet til 2/— lavere Fragt for Bomuld til Liverpool & c Pitch Pine Fragterne fra Gulven ere fastere og 95/— opnaeligt for op til 800 Register, 92/6 for 1000 & 90/— for 1400 Register Skib.

Harpix & Terpentin erholdeligt fra Savannah & Wilmington til 23 + 5 pCt. à 2 7 1/2 + 5 pCt. efter Størrelsen, Klassen & Positionen.

Udfragterne ere i alle Retninger lave.

**Vor Korrespondent i Newcastle o/Tyne** meddeler os under 24. November:

Kulfragterne til Østersøen ere i det væsentlige uforandrede; for Middelhavet er der godt Begær efter Tonage, og højere Rater ere opnaede i flere Tilfælde. Der er sluttet i Ugens Løb fra Tynen etc. til:

Reval 4', Svinemünde 1500 4/, opt. Stettin 4 6. Wismar 1500 4/9, Stralsund 800 6 1/2, Horsens 1000 5/, Randers 800 6/, Aalborg 950 4:10 1/2, Nyborg 850 5 3, Svendborg 700 5 7 1/2, Kjøbenhavn 2000 4', Helsingborg 1200 4/9, Landskrona 1300 4 9, Norrköping 1050 6 6, Stockholm 1000 5/.

Lissabon 1800 5/3, Sevilla 1500 5/9, Valencia 1050 7 1/2, Barcelona 2000 8/, Genua 2000 5 1/2, 2800 6/, Spezzia 2800 6', Neapel 1800 og 2500 5/6, Venedig 7/, Triest 7/.

Sortehavsmarkedet er fremdeles fast. Nicolajef noterer 15/, Odessa 14:3 a 14/6 for prompt og 13/3 for Decbr. Lastning. Fra Sulina bydes 14' Novbr./Decbr. og fra Donauen 16/6 a 17' til U. K.-Cont. n. c. Fra Azoff er 18' a 18/6 opnaeligt til U. K.-Cont. for prompte.

Fra Middelhavet er sluttet: Alexandria til Hull 11/6 1/15 Decbr., Alexandria til U. K. for Ordre 13, direkte 12/, Sevilla til Newcastle 1/6 pr. Kasse Frugt, Spanien til U. K. 450 tons d. V. £ 270, 1340 t. d. V. £ 700, til Tayport Esparto 15/.

Fra Østersøen er sluttet: Libau til Rotterdam 10 1/2 Havre, Riga til Grimsby 6 3, til Boston 7' sleepers, Oxeløund til Rotterdam 3 Dampere 4 10 1/2

Sundswall til Grangemouth 20 D. B.

D'Hr. **Funch, Edye & Co., New York**, meddele under d. 16. November:

Befragterne i enkelte af de atlantiske Bomuldshavne have i den forløbne Uge maattet indgaa paa saa høje Rater for hurtig disponible Dampere, som næppe ville blive overgaaede i denne Sæson, men det er øjensynligt, at det øjeblikkelige Begær nu er dækket overalt. Nær for Haanden værende Dampere kunne endnu opnaa gode Rater, men der er dog ikke længer det presserende Begær, der indtil for nylig har været blandt Bomuldsbefragterne. Dampere i mindre gunstig Position tiltrække sig ikke stor Opmærksomhed og kunne kun placeres mod en lille Nedgang i Raterne, da den indtraadte Bedring medfører rigeligt Tilbud af Tonnage. Det vilde derfor være i høj Grad ønskeligt, saavel af Hensyn til Markedets Tilstand, som ogsaa til Rhederens egen Interesse, at disse ville afholde sig fra at sende deres Dampere i Ballast her til Kysten uden først at sikre sig Beskæftigelse for dem. Befragtingen af et enkelt Skib for Korn til den forhøjede Rate 3/8 d. til Cork for Ordre maa ikke betragtes som ensbetydende med en Bedring i Begæret, da det omhandlede Skib kun blev fragtet for at opfylde en tidligere indgaaet Kontrakt. Det maa dog noteres, at Europæers Efterspørgsel efter vore Brødfrugter er lidt bedre, omendskjøndt de indløbne Ordre ikke ere i Stand til at medføre Fragtrater, der kunne sammenlignes med de Rater, som kunne opnaas for Bomuld.

Vort Sejlskibs Marked holder sig fremdeles meget flovt; der er saa godt som ingen Efterspørgsel i nogen Retning, og Skibe, som ønske at sikre sig Beskæftigelse, ere nødsagede til at indgaa paa forskellige Indrømmelser. Stykgods-Forretningen til Sydamerika synes næsten fuldstændig standset. Trælast-Skibe til La Plata-Floden kunne kun placeres til meget lave Rater, medens Trælastfragterne fra Syden til Europa ligeledes ere saa lave, som vi nogensinde have set dem. For Petroleum i Tønder er der kun meget ringe Begær, undtagen for smaa Skibe, af hvilke Tilbudet er knapt, og selv til Østen ere Raterne øjensynligt paa et nedadgaaende Stadium og vor eneste Befragter »Standard Oil Company« er utilbøjelig til yderligere Afslutninger.

Der er betalt følgende Rater:

New York til Cork for Ordre Korn 3/8 d.

Philadelphia til - - - - - 3/8 d.

Wilmington til Liverpool eller Bremen Bomuld 29/ à 30/ og 36/. New Orleans til Liverpool 34' à 35', Manchester 34/, Bremen 35' à 37/6, Havre 35/, Galveston til Liverpool 36/9 à 40/, Havre og Bremen 38 à 41/3, Rotterdam og Ghent 40/. Charleston til Liverpool 30/ à 31, Bremen 30/ à 32.

Philadelphia til Italiens Vestkyst 17 c. New York til Marseilles 21 3/4, Algier 12 1/2 c. en Havn 13 1/2 c. to Havne, Philadelphia til Lissabon 3/. Petroleum.

New York til Shanghai 21 1/2 c. Calcutta 13 3/4 à 14 c. Rangoon 14 c.

**Rettelse:** I Nr. 61, S. 532, Sp. 2, Lin. 9 f. o. staar »Ca-  
porica«, skal være Itaparica.

## Efterretninger for Søfarende.

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

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

**Sundet.** Den 26de Novbr. 1894 er Klokketønden ved *Nordre-Flint* inddragen.

**Smaalands-Farvandet.** Klokketønden ved *Kirkegrund* er ombyttet med Vintersømærket, en Vager med rød Stage og 2 Koste.

**Sjællands Ø.-Kyst. Østersøen.** Klokketønden ud for *Bøgestrøm* er ombyttet med Vintersømærket, en rød Spidstønde med kort rød Stage og Kost.

### Østersøen, Sundet og Lille Belt.

**Rusland. Finske Bugt.** Vraget, der laa sunket paa *Kronstad* lille Red 150 Alen S. 70° V. fra V.-Siden af *Liestni* Indløb, er borttaget og Afmærkningen inddragen.

**Pernau Bugt.** Baaken paa *Sorkholm* er igen opført. Den er af Jern og har samme Form og Farve som den tidligere.

**Tydsland. Pillau.** Ved *Pillau* ere Vintersømærkerne udlagte indtil Lystønden i *Frische-Haff*. Denne inddrages, naar Is befrygtes.

**Neufähr og Neufährwasser.** I Novbr. 1894 inddrages Sommer-sømærkerne ved *Neufähr* og *Neufährwasser*. Kun paa den røde Spidstøndes og den sorte Spidstøndes Plads ved *Neufährwasser* udlægges Vintersømærker af samme Form og Farve.

**Greifswalder Oie Fyr.** Ved *Greifswalder Oie* Fyr gives nu Taagesignal med To-Skud hver 7 1/2 Minut.

**Als.** Broen ved *Sønderborg* aabnes paa fastsatte Tider af Dagen for Skibe. Løbet gennem Broen er 40 Alen bredt, men kan for meget store Skibe gøres bredere. Man skal passere Broen langsomt. Skibe, som have Strømmen imod, skulle vente til Skibe, som have Strømmen med, ere passerede.

### Kattegat og Skagerak.

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

**Marstrands-Fjord.** Den 1ste Decbr. 1894 tændes følgende Fyr: Paa *Stora Dyrö* SV.-Side et Fyr, som viser hvidt Hurtigblink fra S. 50° V. til S. 64° V. og rødt Hurtigblink fra S. 64° V. til S. 69° V. Flammens Højde: 41 Fod. Synsvidden: 6 1/2 Kml. for det hvide, 4 Kml. for det røde Lys. Linseapparat af 6te Orden. Lille, hvidt Fyrhus. 57° 55' 31" N. Br. 11° 36' 28" Ø. Lgd.

Paa *Elgö* NV.-Side to Ledefyr:

Bagfyret viser grønt, fast Lys fra N 18° Ø., til N. 30° Ø., hvidt, fast Lys fra N. 30° Ø. til N. 34° Ø., rødt, fast Lys fra N. 34° Ø. til N. 45° Ø. samt hvidt, fast Lys mod V. i Fyrlinien. Flammens Højde: 88 Fod. Synsvidden: 6 1/2 Kml. for det hvide, 4 Kml. for det røde og 2 1/2 Kml. for det grønne Lys. Linseapparat af 6te Orden. Lille, hvidt Fyrhus. 57° 55' 38" N. Br. 11° 40' 27" Ø. Lgd.

Forfyret viser hvidt Hurtigblink mod V. i Fyrlinien. Det staar 310 Alen S. 84° V. fra Bagfyret. Flammens Højde: 43 Fod. Synsvidden: 6 1/2 Kml. Linseapparat af 6te Orden. Lille, hvidt Fyrhus. 57° 55' 33" N. Br. 11° 40' 15" Ø. Lgd.

Holdte overet i S. 84° V. og N. 84° Ø. lede Fyrene mellem de to *Melholmar* og N. om *Stenskär*.

Brændetid for alle tre Fyr: 1ste Aug.—1ste Maj.

Der er ikke Vagt ved Fyrene.

**Hällö.** Den 1ste Decbr. 1894 tændes to Ledefyr ved *Grafvarna* paa *Tjufundsberget*:

Bagfyret viser hvidt, fast Lys. Flammens Højde: 89 Fod. Synsvidden: 6 1/2 Kml. Linseapparat af 6te Orden. Lille, hvidt Fyrhus. 58° 21' 30" N. Br. 11° 15' 0" Ø. Lgd.

Forfyret viser hvidt Hurtigblink. Det staar 320 Alen S. 24° V. fra Bagfyret. Flammens Højde: 48 Fod. Synsvidden: 6 1/2 Kml. Linseapparat af 6te Orden. Lille, hvidt Fyrhus. 58° 21' 24" N. Br. 11° 14' 54" Ø. Lgd.

Holdte overet i N. 24° Ø. og S. 24° V. lede de fra Søen S. om *Hällö* til *Tjufgrundsbjerg* fri af *Hambådan*, *Alekråkan* og *Nissebådan* mod V. og af *Stenskär*, *Döholmarne* og *Gräsbådan* mod Ø.

Brændetid: 1ste Aug.—1ste Maj.

Der er ikke Vagt ved Fyrene.



## Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Vrag i Nordseen.** Den 18de Novb. 53° 9' 50" N. Br. 4° 43' 10" Ø. Lgd., c. 3 Kml. S. 78° V. fra *Eierland Fyr*. En sunken engelsk Fiskekutter, en Mast nogle Fod over Vandet.

**Tydskland. Elben.** Den sort og rød sribede Lystønde yed V.-Enden af det N.-lige Farvand i *Elben* ved *Teufelsbrück* er paa Grund af Uddybningsarbejder midlertidig inddragen.

**Jade.** Baakerne for den maalte Mil ved *Horumersiel* ere nedtagne for Vinteren. De opføres igen i Marts 1895.

**Holland. Friesche Zeegat.** I *Friesche Zeegat* er Vinterafmærkningen udført og Afmærkningen af *Groeninger-, Uithuizer- og Friesche-Wadden* inddragen for Vinteren.

**Zuiderzee.** Den 1ste Decb. 1894 slukkes de tre midlertidige Hjælpefyr paa *Fort Pampus*, og et rødt, fast Fyr tændes paa *Høfden*. Flammens Højde: 41 Fod. Synsviddens: 3 Kml. Det vises fra en 19 Fod høj Jernpæl. Naar Fyret af en eller anden Grund slukkes, tændes 2 hvide Lanterner lodret for hinanden. 52° 21' 55" N. Br. 5° 4' 13" Ø. Lgd.

**England.** Fyrskibet »*East Goodwins*» er igen udlagt paa Station.

**Fyrskibet „Sunk“.** Taagesignal paa Fyrskibet »*Sunk*» gives nu med en Sirene, som hver Minut giver to Stød, det første med høj, det sidste med dyb Tone. Stød 2½ s., Pause 2½ s., Stød 2½ s., Pause 52½ s.

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

**Irland. Telegrammer mellem Skibe og Fyrtaarne.** Telegrammer fra og til Skibe i Nød kunne fremtidig sendes fra følgende irske Fyrtaarne: *Tory Island*, paa Nordkysten, *Killybegs*, (*St. John's Point*), paa NV.-Kysten, *Fastnet Rock* og *Galley Head*, paa S.-Kysten, *Valentia* paa SV.-Kysten, *Howth Bailey*, *Tuskar Rock*, *Hook Tower* og *Minthead* paa Ø. Kysten, *Loophead* og *Kilcredaube*, (*River Shannon*), paa V.-Kysten.

Man maa ikke ubetinget stole paa, at Signaler fra Skibe bemærkes og erindre, at det udelukkende er Telegrammer angaaende Skibsulykker, der befordres. Betalingen er 10 Pence for hvert Telegram plus Telegramtaksten for Viderebefordringen og opkræves i Land.

**Dublin Bay.** Ved S.-Kant af *Liffey River* er udlagt et Fyrskib, c. 130 Alen N. 60° Ø. for rød Spidstønde Nr. 7. Det viser et hvidt, fast Fyr. Taagesignal gives med Gongong. Rød Spidstønde Nr. 7 er inddragen.

**Irlands V.-Kyst. Sligo.** Paa V.-Siden af Farvandet til *Sligo* er, paa den tredie Baake V. for *Washington House Fyr*, tændt et hvidt, fast Fyr.

## Nordlige Atlanterhav.

**Atlanterhavet.** *Dacia Bank* er bleven omhyggelig oplodet, uden at finde de 12 Fv. eller nogen Antydning deraf,

som rapporteredes i 1887. Den mindste Dybde, som fandtes var 46 Fv., Skjæl og Koralsand- 31° 10' N. Br. 13° 34' 45" V. Lgd.

**Spaniens V.-Kyst. Carril Bugt.** I *Carril Bugt* (*Arosa Bugt*) ligger en lille 11 Fods Grund 2 Kbl. fra *Yderenden* af *Villagarcia Mole* i dens Forlængelse.

**Portugal. Kap St. Vincent.** Kap *St Vincent* Blinkfyr lyser over det lave Land N. for *Sagres Point*.

**Forenede Stater i Nordamerika. Massachusetts. Merrimack River** Omtrent den 20de Novb. 1894 flyttes *Salisbury Beach* Ledefyr c. ¼ Kml. NØ. hen, tæt til SV.-Siden af N.-Dæmningen. Forfyret staar tæt ved Højvandsmærke og Bagfyret c. 250 Alen N. 61° V. fra Forfyret. Iøvrigt ere Fyrene uforandrede. Holdte overet lede de i det dybeste Vand, men Løbet forandrer sig bestandig.

**Narragansett Bay. Rhode Island.** Det hvide, faste Fyr ved *Bristol Ferry*, N.-Siden af Indløbet til *Mount Hope Bay*, vedbliver at brænde uforandret.

**Connecticut.** Fyrskibet »*Cornfield Point*», Nr. 51, er midlertidig ombygget med Reservefyrskib Nr. 20. Det viser 1 hvidt, fast Fyr, er skonnertrigget og har en sort Ballon paa hver Top. Skroget er graat med »Nr. 20« og »Relief« malet med sort paa begge Sider. Taagesignal gives med Kiokke.

## Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**Rusland. Dniester.** Indløbet til *Tsaregrad* er nu paa N.-Siden afmærket med tre sorte Vagere, paa S.-Siden med tre røde Vagere

**Odessa.** Pæleværket NV. for Indløbet til *Odessa Havn* er borttaget.

**Azovske Hav.** En Dampet er sunken i 6¾ Kml. S. 26° V. fra *Bielosari Fyr* og ¾ Kml. N. 34° V. for Vraget af Dampet »*Marusia*«. Rejsningerne ere over Vandet. En sort og hvid sribet Vager er udlagt ved Vraget.

## Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida.** Omtrent den 30te Novb. 1894 slukkes *Key West Fyr* af 3die Orden paa *Key West Island*. Fyrtaarnet skal forhøjes 20 Fod.

Samtidigt tændes paa en Pæl paa Fyrtaarnet, et midlertidigt, hvidt, fast Fyr, uden røde Sektorer. Flammens Højde: c. 30 Fod større end det nuværende Fyrs

*Capc San Blas Fyr* er tændt igen. Pynten af Landet er bortskyldet, saa at Fyrtaarnet nu staar i Vandet. Den ene Fyrpasserboli er ødelagt, den anden bortskyldet.

**San Domingo.** Det hvide og røde Blinkfyr ved *San Domingo Havn* er midlertidig slukket.

## Karantænebestemmelser m. m.

*Norge* — *Russiske Havne* ved *Østersøen* og *Den Finske Bugt* ere erklærede for kolerafri.

*Spanien*. — Skibe fra *Amsterdam*, *Riga*, *Kronstad*, *St. Petersborg*, *Hangö* 85 Kml. Afstand gives fri Praktika.

# Reserveløjtnantsskole ved Søværnet.

I Henhold til Bestemmelserne i Lov af 28. Maj 1880 om Søværnets Ordning vil en saadan Skole blive afholdt i Vinter for Skippere og Styrmand, som enten:

have bestaaet Afgangseksamen ved en Realskole, som svarer til den ved kgl. Anordning af 30. August 1881 fastsatte almindelige Forberedelseseksamen, dog med Forbigaaelse af et af de tvende levende Sprog, Fransk eller Tysk efter frit Valg, eller

have taget den almindelige Styrmandseksamen efter Lov af 30. Marts 1892 med Tillæg af Eksamen i et Fag, Navigation fraregnet, af den udvidede Styrmandseksamen, eller have taget den almindelige Styrmandseksamen efter Lov af 24. Juli 1880 med Tillæg af Eksamen i Maskinlære og desuden et Fag, Navigation fraregnet, af den udvidede Styrmandseksamen efter en af de to nævnte Love.

Bevis for at have bestaaet Afgangseksamen ved en Realskole, som svarer til den før Aaret 1881 gældende, under 12. Marts 1861 anordnede almindelige Forberedelseseksamen af lavere Grad, giver ligeledes Adgang til Antagelse som Reserveløjtnantslev.

Ved Skippere og Styrmand forstaas de, som ifølge Lovgivningen have Ret til Fart som saadanne med større Skibe og paa længere Rejser.

Skolen, under hvilken Eleverne indkaseres i Kaserne-skibet *Sjælland* og uniformeres, samt lønnes som Underofficerer

af 2den Klasse, begynder i den første Halvdel af Januar Maaned og varer omtrent i 10 Uger, og ingen kan optages, som til den Tid vil være over 28 Aar gl. eller ikke har dansk Indfødsret.

Skolen sluttes med en Prøve. De antagne Elever, der i militær Henseende ere ligestillede med Kadetter, gennemgaa et Skydekursus, hvorefter der gives dem en videre Uddannelse først som Hjælpe lærere ved Foraarskolen for Lægdsskolemandskabet i Land og derefter i de udrustede Skibe eller ved Søminekorpsset. Eleverne lønnes som Underofficerer af 2den Klasse og uniformeres. Der beregnes dem for den Tid, de under Uddannelsen have været udkommanderede med Flaadens Skibe, Togt efter de almindelige Regler.

De Skippere og Styrmand, der ønske at komme i Betragtning ved Antagelsen til at gennemgaa Skolen, ville have at indgive skriftligt Andragende til Marineministeriet inden førstkommande 15. December, indeholdende Oplysning om Opholdssted og fuldstændig Adresse samt bilagt med Søfartsbog, Lægeattest om Helbredstilstand, Oplysning om den Paagældendes Alder og Stilling i Rullen, Skipper- eller Styrmandsbevis, Attester for tagne Eksamina samt saa vidt muligt anbefalinger for tidligere Virksomhed. Hvis muligt afleveres Andragendet personligt. Ved Aarets Udgang vil nærmere Underretning om Antagelsen blive meddelt de Vedkommende.

Paa Undertegneds Forlag  
er udkommet:

**Nautisk Almanak**  
beregnet til Greenwich Meridian  
for  
**Aaret 1895.**  
Udgivet af J. A. U. Jensen,  
Navigationsdirektør.  
Pris 50 Øre.

G. E. C. Gad,  
Vimmelskaflet 32.

## Orgel-Harmoniums

og alle

### Musik-Instrumenter

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

**Petersen & Stenstrup,**  
Lille Kongensgade 40 og Axelhus 2 D.

**Amerik. Kjød,  
Flæsk i Tønder,  
Klipfisk**

faaes fra Lager.

**Brødr. Levy,**  
Nyhavn 31.

**Drik og nyd  
LIPTONS  
THE.**

Lipton har opnaaet det største  
Salg i Verden. I England alene  
sælges over 1 Million Pakker om  
Ugen.

Den eneste **Guldmedaille** for The  
paa Chicago-Udstillingen fik

**Lipton.**

General-Agentur & en gros Lager  
**Simonsen & Nielsen,**  
Bredgade 32. Kjøbenhavn K.

## Alt Skibsarbejde

i Blik, Zink, Messing og Kobber udføres.

**Waldemar Dünweber,**  
Adelgade 14.

## GORDON WHISKY

fra

**Pattison, Elder & Co., Leith,**  
faas hos de Herrer Vinhandlere.

Udkommet er og faas i alle Boglader:

### Astronomisk Navigation

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

Pris med Stjernkort og Stedlinekort indb. 3 Kr.

Forlagt af **Cornelius Knudsens nautiske Etablissement.**

I Kommission hos Tillges Boghandel.

## Dækskoste

Dækskoste, 13 Rækker halvstive Piasava	6 Kr.	pr. Dusin.
do. 13 do. fint Piasava ud-		
mærkede Koste til Spulning af Dækket	7 »	»
Tjærekoste, rene Børster	7 » 50	»
Levanger	7 »	»
Kosteskafter	1 »	»

Alle Sorter Malerpensler anbefales. Ethvert Rederi samt  
Damp- og Sejlskibsførere vil se deres Fordel ved at købe  
deres Forbrug af Børstenbinderarbejde direkte hos mig, da jeg  
fabrikerer det selv. Ingen Specialiteter; som Fagmand udfører  
jeg alt til Faget henhørende. Telefon Nr. 2625.

**HANS PREHN,**

Børstenbinder.

Fabrik for Dæks- og Gadekoste.  
Vesterbrogade 46.

## Viggo O. P. Hammer & Søn,

Baadsmannsstræde 20, Kjøbenhavn C. — Telefon 1619.

### Indenlandske Træsorter:

Bøg, Eg, Ask, Hvidbøg, Elm, Ahorn, Lind, Poppel etc etc.

i Kjævler, Planker og Brædder

og opskaaret i alle Maal.

648

## Flydende Kaffe.

15 à 20 Gram paaskænkes  
kogende Vand, færdig — en Kop  
2 à 2 1/3 Øre. Velsmagende, pa-  
steuriseret, holdbar. **Linnésgade  
12. Telefon 3110. H. I. Lassen.**

## S. Jacobsens Sønner,

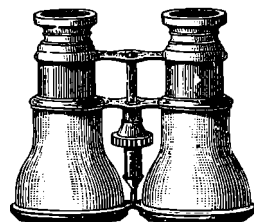
48, Gothersgade 48.

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

## C. F. LERCHE.

58 Gothersgade 58.

Extra fin Java Kaffe  
anbefales.



**H. E. Holst's**

Efterfølger,

**Hans Liisberg,**

Uhr- og

Instrumentmager.

**Galle & Jessens**  
oljefri, rene Poudre

**Cacao** uden Sukker  
kan særlig anbefales

til Skibsbrug.

## Svendborg Margarinefabrik,

Jes Jensen & Søn,

anbefaler

velsmagende og holdbar Margarine,  
tilkendt Guldmedalje i Antwerpen 1894.  
Kontor og Lager: Raadhusstræde 4.

## Dahlstrøm & Lohmann,

Engineers, Boiler Makers,

Iron & Brass Foundres and Ship Repairers.

By Vildersplads, Copenhagen, C.

## Fabr. Alliance.

Aut. Bout. Anstalt for Gl. Carlsbergs Exp.

Telefon: V. 2612.

Til **Skibsproviantering** anbefale vi særligt vore  
pasteuriserede Mærker af **Gl Carlsbergs Lagerøl**  
og Exportøl.

Holdbarhed garanteres.

Ved Bestillinger bedes udtrykkelig anført at  
Øllet skal anvendes til **Skibsproviant.**

Ved Ordres paa mindst 200 Fl. til Udførsel godt-  
gøres Ølskatten.

### ABONNEMENTSPRISEN

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

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

bvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges hos „Adam“, Højbroplads og Tivoli, „Lynet“, Bredgade, hos Avissælgere i Havnen og flere Steder.

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

### AVERTISEMENTS-PRIS:

Første Side pr. Petitlinie à 45 mm Bredde 25 Øre, udenlandske 35 Øre  
De øvrige Sider — — — — — 20 — — — — — do. 25 —

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

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER FREDAG.

Nr. 63.

Kjøbenhavn, Fredag den 7. December 1894.

1. Aarg.

INDHOLD: Svenske Regler til Forhindring af Skibes Sammenstød, af Dr. J. Heckscher, Stockholm. — Indberetninger fra Skibsførere. — Nye Fiskerifyr. — Østerrig-Ungarsk Sølvgivning. — Danske Sølfolk i vore Dage, af Peder Hedegaard. — Højesteretsdom. — Knippelsbro. — Fiskeri-Statistik. — Fra Kjøbenhavns Frihavn. — Om Vandrørskedler til Skibsbrug. — Ugens Havarier. — Fra Sø og Land. — Skibsefterretninger. — Fragtberetninger. — Efterretninger for Søfarende.

## H. P. Sundorph, Kjøbenhavn K.,

en gros — THEHANDEL — en detail

(grundlagt 1776).

Originale Pakninger med indregistreret Varemærke og Plombe faas overalt i Danmark.

Telegr.-Adr.:  
"The, Kjøbenhavn".

Telefon  
Nr. 239.

### AXEL E. AAMODT.

18, Kongens Nytorv 18.

Grundlagt 1857. Telefon 106.

Lager  
af  
Kontorartikler.



Luftbælteisolation.

Patent for Rør og Kjedler.

### Frits Ortmann

Overretssagfører,

Niels Hemmingsensgade 4,  
Kl. 9—3.

### Cacaopulver,

Kæks, Biscuits, Chocolate,  
Confekt.

Brødr. Tychsens Fabrikslager,  
Lille Kannikestræde 3, Kjøbenhavn K.

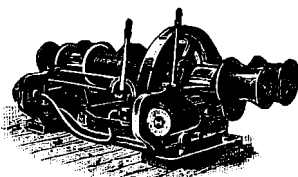
Telefon  
1269

### M. CLAUSEN,

KJØBENHAVN, K.,

leverer

Damp-  
Kraner,  
Hejse-  
og  
Ankerspil,



Donkey-  
Kjedler.  
Donkey- og  
Ballast-  
Pumper

Telegr.-Adr.:  
„Baltic“.

fra  
**Clarke Chapman & Co. lim., Gateshead.**  
Temperleys Vare-Transporters. Staal-Skibsbaade, presset af kun 2 Plader. Ogdens selvregulerende Reduktions-Ventil. Selvtættende Metalpakninger. Danby's Cement til Skibscementering. Mollerups Smøreapparater.

## Dækskoste

Dækskoste, 13 Rækker halvtive Piasava	6 Kr.	pr. Dusin.
do. 13 do. fint Piasava ud-		
mærkede Koste til Spulning af Dækket	7	»
Tjærekoste, rene Børster	7	» 50
Levanger	7	»
Kosteskafter	1	»

Alle Sorter Malerpensler anbefales. Ethvert Rederi samt Damp- og Sejskibsførere vil se deres Fordel ved at købe deres Forbrug af Børstenbinderarbejde direkte hos mig, da jeg fabrikerer det selv. Ingen Specialiteter; som Fagmand udfører jeg alt til Faget henhørende. Telefon Nr. 2625.

### HANS PREHN,

Børstenbinder.

Fabrik for Dæks- og Gadekoste.  
Vesterbrogade 46.

### J. W. Jessens Bagerier, Gammelønt.

Rugbrød, grovt og fint. Sigtebrød. Landbrød. Hamburger-Surbød.

Prøv  
**Tenneriffa**  
en fortrinlig Dessertvin pr. Btl.  
Kr. 1,50.

### P. Weile & Søn.

Aalborg. Grundl. 1822. Kjøbenhavn.  
Ny Østergade 7. Telef. 3530.

### C. F. Schlüter,

Skandinaviens største  
Skibshandel.

Etableret 1857.

En gros Lager af Maskin- og  
Cylinderolier.  
Alle Arter Maskin-Pakninger etc.  
26, Peder Skramsgade,  
Kjøbenhavn K.

### Emil Felumbs

Pianofabrik,

Vestergade 20, Kjøbenhavn.  
Tilkjendt Medaille i Chicago 1893.

### Ankere & Kjæder,

Tougværk og alle  
Skibs-Inventarier  
anbefales fra Lager.

John Forbæch,  
St. Annæ Plads 19 & 21.

## A. A. W. Petersen, 13 St. Anna Plads, Kjøbenhavn K. — A. B. C. Code.

Steamship Agency, Forwarding, Banking, Commission Affrètements, Rechargements, Transit, Expéditions, Befrachtung, Spedition, Verzollung. Transport til og fra alle Pladser i Verden af Ladninger, Stykgods, Pakker, Mobler, Dyr, Kunstværker etc. Ind- og Udpakning samt Lagring. Telegr.-Adr.: Petersens Spedition.

Telefon  
Nr. 2250.

### J. Chr. Herskind,

Frihavnens Kontorbygning,  
Kjøbenhavn Ø.

Kontrolforretning ved Modtagelse og Afle-  
vering af Varer.

### Spedition og Kommission.

Prima Referencer.

Telegr.-Adr.  
„Kontrol“.

Fra Aktiebolaget Bofors & Gullspång i Sverrig leverer jeg  
paa Bestilling større og mindre Gjenstande i

### støbt Staal, saasom:

Skibsstævne,  
Skibsskruer,  
Roerrammer,

Stempler,  
Krumtappe,  
Ambolte,

Tandhjul,  
Ankere,  
etc. etc

Støbt Staal fra Bofors-Gullspång er smeddeligt samt i Styrke  
og Sejghed fuldt jævnførligt med det bedste smeddede Staal  
af tilsvarende Haardhedsgrad.

Kjøbenhavn.

Jørgen Jensens Efterfigr.

## Den kgl. Hof-Smørhandel

H. Svendsen,  
St. Kirkestræde 4.

Fint & fineste Smør anbefales til Provantering saavel i Fustager og Krukker som hermetisk tillukkede Daaser.

## Rugbrød

A **Frederiksberg** A  
er udmærket og holdbart.

Guldmedaille i Amsterdam.

## Maskinistexamen.

Maskinistexamen afholdes ved Søværnets Skole for Skibbygning og Maskinvæsen paa Orlogsværftet i Kjøbenhavn og begynder den 27. Decbr. d. A.

De, der agte at indstille sig til Examen, have derom at indgive en egenhændig skreven Begjæring til Under tegnede inden den 13. Decbr. d. A., indeholdende Oplysning om den Paagjældendes fulde Navn, Fødested, Fødselsdag, Aar og Adresse samt hans Betegnelse i Udskrivningsvæsenets Ruller, ledsaget af Modenhedsbevis og Værkstedsbeviser.

Forsaa vidt den Paagjældende tidligere har været indstillet til nævnte Examen, skal dette angives i Begjæringen.

Examinanderne skulle møde den nævnte Dag Kl. 8 $\frac{1}{2}$  Form., medbringende Tegneredskaber, Maalestok med engelsk Maal og Logaritmetabeller.

Orlogsværftet, Kjøbenhavn C, den 26. Novbr. 1894.

A. H. M. Rasmussen,  
Underdirektør,  
Formand  
i Examenskommissionen.

## Maskinpasserprøven.

Maskinpasserprøven afholdes ved Søværnets Skole for Skibbygning og Maskinvæsen paa Orlogsværftet i Kjøbenhavn og begynder den 27. Decbr. d. A.

De, der agte at indstille sig til Prøven, have derom at indgive en egenhændig skreven Begjæring til Under tegnede inden den 13. Decbr. d. A., indeholdende Oplysning om den Paagjældendes fulde Navn, Fødested, Fødselsdag, Aar og Adresse samt hans Betegnelse i Udskrivningsvæsenets Ruller, ledsaget af de fornødne Værkstedsbeviser og eventuelt Søfartsbeviser.

Forsaa vidt den Paagjældende tidligere har været indstillet til nævnte Prøve, skal dette angives i Begjæringen.

Examinanderne skulle møde den nævnte Dag Kl. 8 $\frac{1}{2}$  Form. Orlogsværftet, Kjøbenhavn C, den 26. Novbr. 1894.

A. H. M. Rasmussen,  
Underdirektør,  
Formand  
i Examenskommissionen.

## LANDMANDSBANKEN

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

## Viggo O. P. Hammer & Søn,

Baadsmandsstræde 20, Kjøbenhavn C. Etabl. 1856.

Tømmer- og Trælastforretning.  
EXPORT af indenlandske Træsorter.  
Bøg, Eg, Ask, Hvidbøg etc.  
IMPORT af udenlandske Træsorter.  
Mahogni, Nøddetræ, Eg, Whitewood, Teak etc.

## Carl Krarup,

Kjøbenhavn K.

Dampskibsexpedition og Speditionsforretning.

Expedition af de svenske Postdampskibe:  
»Lübeck«, »Najaden«, »Halland«, »Halmstad«, »J. P. Dillberg«,  
»Falken« og »Svanen« i Farten

Lübeck—Kjøbenhavn—Gøteborg

og Mellemstationer samt

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

Kjøbenhavn—Stockholm og Mellemstationer.

## Skibsblokke

og Alt under denne Branche hørende billigst.

Carl A. Petersens Enke,

Telefon Nr. 1728.

Strandgade 32, Kjøbenhavn C.

## Ove Haugsted,

Kjøbenhavn.

Spedition, Dampskibsexpedition og Toldklarering.

Kontorer:

Amaliegade Nr. 3, Toldboden og Kjøbenhavns Frihavn.

Pakhus ved Quai og Banespor i Frihavnen.

Prompte og billig Spedition til alle Pladser



## Ny Honning

45 Øre pr. 10 Pd.

Kraftig og god Smag.

Kjøbenhavns Honninghus,

P. A. E. Müller, Graabrødretorv 4.

Benyt Honningkuren, Præservativ mod Infuenza.  
Brugsanvisning frit.

## Tuborg Øl

anbefales paa Grund af dets Holdbarhed særlig til Skibsprovantering.

## Em. Z Svitzers

Trælasthandel,

Kjøbenhavn.

Lager af forskellige fremmede Træsorter.

»Jarrah«, »Teak«, »Mahogni«, »Pitch-Pine«, »Kauri-pine«.

Eneagenturet for Danmark og Tyskland

for

Robson, Miller & Co,

Trælastexportører,

Newcastle on Tyne.

Direkte Tilbud paa

Forlangende.

Em. Z Svitzers

Bjergnings-  
Entreprise,  
Kjøbenhavn.

Bjergningsbaadenes Navne:

»Em. Z. Svitzer«, »Katte-

gat«, »Frederikshavn«,

»Helsingør«, »Øresund«,

»Skandinavian«,

»Drogden«, »Hertha«,

»Kastrup«, »Rügen«.

Station: Telegrafadresse:

Kjøbenhavn, Svitzer.

Kastrup, Høyer.

Frederikshavn, Svitzerlund.

Korsør, Jørgensen.

Helsingør, Gottlieb.

Albuen, Gunneren.

Gøteborg, Elfversson.

Trelleborg (Sverig), Smith.

Greifswald, Spruth.

Gibraltar, Turner.

## Th. Meier,

Vognmandsforretning.

Al Slags Kørsel

besørges.

Kontor: Frihavnsselskabets

Kontorbygning.

Telefon 2068.

## Orgel-Harmoniums

og alle

Musik-Instrumenter

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

Petersen & Steenstrup,

Lille Kongensgade 40 og Axelhus 2 B.

Anti-magnetiske

Ankergangs-Uhre

fra 20 Kr.

Halv-Chronometere

fra 50 Kr.

Marinekikkerter og Barometere.

Alle Reparationer udføres.

PALLE SØRENSEN,

6, Sølvtorvet 6.

## Svenske Regler til Forhindring af Skibes Sammenstød.

Af Dr. J. Heckscher, Stockholm.

Ved en kgl. Forordning af 25de Maj d. A., der træder i Kraft den 1ste Marts 1895, har Sverige tiltraadt de Regler til Forebyggelse af Skibes Sammenstød, som foresloges paa den internationale Søfartskongres i Washington 1889, og som senere ere antagne af flere af de større søfarende Nationer. Som bekendt har den danske Anordning af 10de December 1892, der udfærdigedes i Henhold til Sølovens § 219, bekræftet den ældre Anordning om dette Emne af 18de Februar 1887, hvilken atter saa godt som ordret, Paragraf for Paragraf, stemmer med den hidtil gældende svenske Forordning af 20de Februar 1885. Afvigelserne mellem denne sidste og den danske Anordning indskrænke sig i Grunden væsentligst til Affattelsen af § 10 om aabne Fiskerbaade; her har nemlig den svenske Forordning optaget de internationale Forskrifter, som findes gengivne i en Note ved den danske Anordning. Ligeledes stemmer de danske Regler om Dag- og Natsignaler i Havsnød (Anordning af 3die Maj 1888) næsten ganske med de tilsvarende Dele af den hidtil gældende svenske Bestemmelse. En Sammenligning mellem de nye svenske Regler og de ældre, vil altsaa tillige være en Sammenligning mellem de nye og de gældende danske.

I det følgende skal gives en kort Oversigt over Afvigelserne fra de hidtil gældende svenske Regler, dog udelades Detailbestemmelser af mindre Betydning.

Som nye almindelige Regler mærkes, at under Udtrykket »Dampskib« indbefattes ethvert Fartøj, der drives med Maskine (altsaa ogsaa med Elektricitet), samt at et Fartøj skal anses for at være i Gang, saa snart det ikke er »for Anker, fastgjort ved Land eller paa Grund« (altsaa er ogsaa et Skib, som ligger fastbundet ved en »Duc d'Albe«, at anse for at være i Gang).

Reglerne om Lyssignaler indeholde flere Nyheder. Dampskibe i Gang have Lov til foruden de hidtil foreskrevne Lanterner at føre en hvid Toplanterne til, saaledes at den ene af Toplanterne er mindst 4,6 Meter højere end den anden og deres horizontale Afstand større end den vertikale. Bugserende Dampskibe skulle, naar de bugserede Skibe ere flere end et, og Afstanden fra det bugserendes Bagstavn til det sidste Fartøjs Bagstavn overstiger 183 m., føre tre Toplanter (hidtil kun to), den sidste ikke lavere end 4,3 m. over Rælingen, og kunne desuden til Vejledning for det eller de bugserede Fartøjer føre et mindre hvidt Lys agterud.

Skibe, som ikke ere manøvrede, skulle føre samme Lanterner og Mærker som hidtil, men kun i et Antal af to Toplanter eller sorte Kugler i Stedet for som hidtil tre.

Dampskibe under 40 og andre Skibe under 20 Tons Bruttodrægtighed behøve ikke at føre Lanterner nøjagtigt som foreskrevet, men kunne nøjes med mindre lysende efter særlige Regler; Fartøjer under 20 Tons, hvilke ere under Roning eller under Sejl, behøve kun at holde en Dobbeltlanterne (grøn og rød) klar til øjeblikkelig Brug, og Robaade under samme Forhold en Lanterne med hvidt Lys.

Om Lodsartøjer, som ere paa deres Station i Lods-

forretninger, gælde for Fremtiden udførligere Regler end hidtil. De skulle ikke blot føre hvid Toplanterne og Blus, men, naar de ere nær ved andre Fartøjer, ogsaa have Sidelanternen klare til Brug samt, naar de ikke ligge for Anker, desuden en rød Toplanterne under den hvide tilligemed Sidelanternen; ligger Fartøjet derimod for Anker, skal det kun føre de to Toplanter, men ikke Sidelanternerne.

Til Ankers liggende Fartøjer skulle, naar de ere 46 m. lange eller længere, foruden den hidtil (jfr. dansk Anordning § 8) foreskrevne hvide kugleformede Lanterne føre endnu en saadan, den ene forud, den anden agter, mindst 4,6 m. lavere end den første.

Dampskibe, som ere under Sejl, men med Skorstenene oppe, skulle om Dagen føre en sort Kugle eller lignende, 60 cm. i Gennemsnit, paa en Plads forud i Skibet. Desuden har ethvert Fartøj, naar det er nødvendigt for at vække Opmærksomhed, Tilladelse til at føre Blus eller benytte Skudsignal, som ikke kan forveksles med Nødsignal.

Lydsignaler under Tykning o. s. v. komme for Fremtiden ogsaa til Anvendelse i strid Regn. Nye Regler om disse Signaler gælde 1) for Dampskibe i Gang, men med stoppet Maskine og uden Fart (mindst hverandte Minut to lange Toner med c. 1 Sekunds Mellemlum), 2) for Fartøjer til Ankers (hastig Ringning henved 5 Sekunder mindst hvert Minut), 3) for Fartøjer til Ankers paa usædvanlig Ankerplads og i Vejen for almindelig Passage (for Dampskibe: med Damppeb eller Sirene to lange Toner ledsagede af Ringning mindst hvert andet Minut; for Sejlskibe to Toner med Taagehorn ledsagede af Ringning mindst hvert Minut) og 4) for bugserende Fartøjer (mindst hvert andet Minut en lang Tone og to korte, hvilket Signal kan gentages af det Fartøj, som bugseres).

Desuden skal et Fartøj, som optager eller udlægger Telegrafkabel, besvare Taagesignal med tre lange Toner, og et Fartøj, som ikke haves under Kommando, ligeledes med fire korte Toner.

Et Dampskib, som vil ligge stille og meddele, at et andet kan passere forbi, kan udtrykke dette ved tre Toner: kort, lang, kort med c. 1 Sekunds Mellemlum.

For Sejlskibe og Baade under 20 Tons brutto er der ingen Forpligtelse til at følge disse Regler; men de skulle dog mindst hvert Minut give et kraftigt Lydsignal.

Reglerne for Styling og Sejlads ere i alt væsentligt uforandrede, om end paa et Par Punkter noget mere detaljerede end før. Det er saaledes foreskrevet, hvad der skal forstaaes ved »et Fartøj, som indhenter et andet« (dansk Anordning 1887 § 20). Dette skal komme an paa, om Retningen er mere end to Streger agter for Tværs, og om Natten afgøres dette ved, om det bageste Skib kan se noget af det forrestes Sidelanternen; om Dagen derimod bør et Skib, som ikke med Vished kan afgøre, om det er mere eller mindre end to Streger agter om, antage, at det andet indhentes, og derfor gaa af Vejen for det. Desuden er det nu foreskrevet, at Sejlskibe i Gang skulle gaa af Vejen for andre Sejlskibe eller Baade, som fiske med

Net eller lignende, uden at disse sidste dog derved faa Ret til at spærre almindelig Passage.

De i svensk Forordning § 19 (og ligeledes i dansk § 19) foreskrevne Lydsignaler for Dampskibe, til Vejledning for andre Skibe, der ere i Sigte, ere for Fremtiden gjorte til en Pligt, medens de hidtil have været tilladte, ikke paabudte. Herved er dog at mærke, at de særlige Regler for Søfarten i indre svenske Farvande atter ophæve denne Forpligtelse og lade det komme an paa, hvad vedkommende Skibsfører finder nødvendigt.

Forøvrigt ere de for de indre svenske Farvande gjorte Undtagelser fra de internationale Regler omtrent de samme som de hidtil gældende. Særligt bør erindres, at Damp- eller Sejlskibe, som ikke ere under Kommando eller som ere beskæftigede med Telegrafkabler, i de indre Farvande ere fritagne for at følge de for den internationale Trafik givne Signalforskrifter, samt at Lyssignaler paa svenske Lodsbaade i indre Farvande bestemmes ved de specielle Lodsforordninger.

De hidtil gældende Regler om Taagesignaler for Dampskibe i indre Farvande, hvilke Regler tillod — men ikke paabød — en kombineret Diskant- og Basfløjte for at antyde Retningen, ere ikke gentagne i den nye Forordning.

Endnu bemærkes som almindelig Regel, at Nødsignal, som forøvrigt skal gives ligesom hidtil, desuden skal antydes ved en uafbrudt Benyttelse af et Taagesignallapparat.

## Indberetninger fra Skibsførere.

Som vi udførligere omtalte i dette Blads Nr. 60 for Fredagen den 16de November, maa det anses for særdeles vigtigt og gavnligt for Skibsfarten i Almindelighed og for Skibsredere og Skibsførere i Særdeleshed, at disse sidste bringe saa mange som muligt af de Oplysninger og den Erfaring, som de indhente i deres Virksomhed, til Offentlighedens Kundskab. Der bør paa dette Omraade finde en stadig og omfattende Samvirken Sted mellem Rederne og Skibsførerne, og Offentligheden, særlig Søfartsverdenen, bør i rigt Maal faa Udbytte af de Erfaringer, der indhøstes gennem Skibsførernes Indberetninger. I Erkendelse heraf har Fanø Skibsrederforening, hvis fortjenstfulde Arbejde for Organisation og Samarbejde i Sømandsstanden vi tidligere have havt Lejlighed til at omtale, ladet udfærdige Skemaer, der tilstilles Kaptajnerne paa dens Skibe og af disse i udfyldt Stand indsendes til Rederierne. Disse Skemaer have følgende Form og Indhold:

Til

Hr. Kaptajn

Fører af

Da Skibsrederforeningen hersteds særlig har det Formaal at være til Nytte og Vejledning for Skibsredere og Skibsførere, tillader dens Bestyrelse sig herved paa Foreningens Vegne at anmode Dem om Deres velvillige Bidrag til, at Foreningen kan erholde paalidelige Oplysninger om alt det, der maatte være af Interesse for Søfarten. Saadanne Oplysninger, saavel som det, der samles fra de forskellige Søfartstidender og Tidsskrifter, agter Foreningen at bringe til dens Skibsføreres Kundskab, ligesom ogsaa Førerne gennem Foreningens Sekretær til enhver Tid vil kunne erholde Oplysninger angaaende ukendte Havne, Ruter og andet Søfarten vedrørende, saavidt Foreningens Evne rækker.

Skibsførernes Breve blive ikke offentliggjorte; kun det almennyttige vil blive uddraget, men for at give saadanne Oplysninger størst mulig Hjemmel, vil Meddelerens Navn blive vedføjet.

De bedes paa Siden lige over for at give Oplysninger om følgende Punkter:

- a. Kutymer i de forskellige Havne, De har besøgt.
- b. Hvilke Firmaer, Banker og andre Forbindelser, De kan anbefale.
- c. Deres specificerede faste Udgifter, Pris paa Ballast, Damper, Maatter, Stuvetræ, Tørdok, Proviant, fersk Vand osv.
- d. Oplysning om Toldvæsen, Karantæne, Inventarieliste, Ekspertes osv.
- e. Hvor Lods kan faas, én eller flere Stationer, Lodstvang eller ej. Er der Barre, hvor meget Vand paa samme og i Reviret.
- f. Hvad eventuel Lægterage koster.
- g. Deres Fremgangsmaade under kritiske Forhold.
- h. Et Trakkort for Rejsen bedes daglig punkteret; Vind, Vejr og Strøm bedes tilføjet paa Bagsiden af samme.
- i. En Kopi af Deres Certeparti bedes — om muligt — tilsendt Foreningen med Bemærkning om, hvorledes de forskellige Klausuler mulig ere blevne fortolkede.

Vore Læsere ville sé, at der gennem disse Skemaer indhentes Oplysninger, der alle ere af stor Betydning for Skibsfarten, og det var ønskeligt, at Fanø Skibsrederforenings Eksempel ved Ordningen af denne Sag blev fulgt i stor Udstrækning. De talrige Oplysninger af Interesse for Offentligheden, som Foreningen indhenter gennem disse Skemaer, blive jo nu offentliggjorte i »Dansk Søfartstidende«, der er Foreningens Organ, og denne har herved erkendt Betydningen af at disse Oplysninger faa Udbredelse i alle vore Søfartskredse.

## Nye Fiskerifyr.

I November d. A. har Marineministeriet ladet to nye Fyr lænde, væsentligst af Hensyn til Fiskeriets Interesser, af hvilken Grund Fiskerne da ogsaa selv have paataget sig Pasning, Belysning og Vedligeholdelse, hvor Fyrvæsenet ikke i Forvejen havde Personale ansat paa Stedet. Dette er Tilfældet paa Anholt, hvor der forinden i det høje Fyrtaarn er anbragt et Bifyr, der lyser mod Vest gennem Rønneløbet med en ca. 2<sup>o</sup> bred hvid Fyrvinkel; søndenfor Løbet viser Bifyret grønt, nordenfor rødt Lys. Da Ostebakke Fyr viser rødt Lys over Nordvestrevet og hvidt Lys paa begge Sider af dette, har man nu en let og sikker Vejledning til Sejlads gennem Rønneløbet om Natten. Til Bekendtgørelse for Fiskerne er der udsendt et Anholtkort med de nye Fyrvinkler til de Fiskepladser, hvorfra der drives Fiskeri omkring Anholt. Det nye Fyr vil sikkert blive Kattegatsfiskernes Ven under de lange, mørke, stormfulde Vinternætter; det er ikke mange Aar siden, at en svensk Fiskerbaad forliste under Forsøg paa at staa gennem Rønneløbet om Natten; men saadant vil nu næppe gentage sig.

Øg efter Fyret kommer forhaabentlig en Havn eller Læmole; først da vil der komme Gang i Fiskeriet her oppe, som just ikke har faaet lysere Udsigter ved de forværrede Besejlingsforhold af Grenaa Havn.

Paa Humlebæk Havnemole er der i disse Dage tændt et andet Fiskefyr, der i Efteraarsmaanederne skal advare Skibe mod at ankre mellem de i den røde Fyrvinkel udsatte Ruser. Et Cirkulære om denne Redskabsafmærkning har været medsendt »Dansk Søfartstidende« Nr. 54 og kan faas ved skriftlig Henvendelse til Redaktionen.

Aalefiskeriet har i Aar været usædvanlig godt i Sundet,

og den ringe Skade paa Redskaberne tilskrive Fiskerne almindelig den i Aar vedtagne Afmærkning, som derfor vil blive fastholdt. Om den nordlige Fyrlinie: Kronborg fri Øst for Helsingør røde Havnefyrr, have vi dog hørt Skibsførere udtale, at Helsingør Havnefyrr er for lavt og derfor let forveksles med en Sidelanterne. Ogsaa af Hensyn til Havnens Besejling lade vi denne Anke gaa videre til rette Vedkommende, i dette Tilfælde vistnok Helsingørs Havneadministration.

## Østerrig-Ungarsk Sølvgivning.

De til det østerrig-ungarske Monarki hørende Lande ved Adriaterhavet har, kuriøst nok, den Dag i Dag ikke anden Sølvgivning end den, der indeholdes i 2den Bog af den franske Code de commerce, hvilken Napoleon satte i Kraft i disse Lande fra 1ste Januar 1812 at regne. Medens Østerrig-Ungarn iøvrigt har en med Tysklands i det væsentlige overensstemmende Handels-Kodex, har det nemlig ikke fra først af accepteret den tyske Handelslovs vidtløftige 5te Bog, hvori Sørøtten indeholdes. Den østerrigske Regering har senere flere Gange foreslaaet den ungarske at adoptere denne 5te Bog, men uden Held. Det indvendes nemlig, dels at den tyske Sørøt ikke længer repræsenterer Højdepunktet af Sølvgivning, men er overfløjet af de nyere Love i Belgien, Italien, Spanien, Portugal, Rumænien og de skandinaviske Lande; dels og navnlig at Adriaterhavlandene ere særlig interesserede i at have en Sølvgivning, der nærmer sig saa meget som muligt til den øvrige Middelhavslovgivning; hellere maatte man derfor adoptere den italienske af 1882. Helst vil man dog lave sig en selv; og, da dette kan tage Tid, slaar man sig foreløbig til Ro med Napoleons. E. T.

## Danske Søfolk i vore Dage.

Af Peder Hedegaard\*).

Det vilde have glædet mig meget at diskutere Spørgsmaalet om hvad der kan tjene til at ophjælpe Sømandsstanden og derigennem vore Søfartsforhold med Hr. Navigationslærer Villh. Rasch; men da jeg ikke kan indse bedre, end at vore Syn paa Sagen ere saa divergerende, at der slet ingen Holdpunkter er for en Diskussion, saa skal jeg her helt bortse fra de Spørgsmaal, jeg selv har fremført, og indskrænke mig til nogle korte Bemærkninger til Hr. R.'s Indlæg her i Bladet, og jeg maa dertil føje, at min Overbevisning er bygget paa daglige Iagttagelser af Sømands Liv om Bord.

Endnu har jeg ikke bragt i Erfaring, at Forholdet mellem for og agter er saaledes som Hr. R. fremstiller det: at det kan hæmme Sømandenes Udvikling; jeg gaar tværtimod ud fra, at saavel unge som ældre menige Søfolk faar en særdeles human Behandling i alle danske Skibe, jeg kan endog tilføje, at det er beklageligt, at de sidste Aars økonomiske Misere har frembragt den Virkning, at Skibene, for at spare lidt paa Hyren, har maattet søge mindre uddannede Kræfter end den Gang Tiderne vare bedre, og som en Følge deraf er Disciplinen paa sine Steder nu sluppet mere end ønskelig.

Jeg tror ikke, at der er nogen, som dømmer en Styrmand haardt, fordi han taler med Folkene; men jeg gaar ud fra, at jo mindre han giver sig af med at konversere dem, desto bedre kan han have Tankerne henvendt paa nyttige Ting, og dermed er uden Tvivl det Skib, der lønner ham, bedst tjent.

\* Se »Dansk Søfartstidende« Nr. 52—53.

For at kunne opretholde Orden og Disciplin i Skibe, er det nødvendigt, at Forholdet om Bord bliver præget af enhver Ansvarlighed og Pligter, og som en Følge deraf maa der drages nogenlunde skarpe Paralleller mellem lydende og bydende, og jo skarpere Grænsen er, desto bedre for begge Parter, og et saadant Forhold maa vistnok være langt at foretrække for en affekteret Broderlighed eller et Kammeratskab, som er uforeneligt med den Standsforskell, som absolut bør hævdes paa ethvert Skibs Dæk.

I mit Indlæg har jeg holdt mig til den praktiske Side af Søfartsforhold, og jeg tror ikke at mulige Mangler derved kan afhjælpes af Sømandsmissionen, men om dette Tema vil jeg helst ikke diskutere; thi jeg betragter Religion som en privat Sag, og specielt om Bord sætter jeg religiøs Propaganda i Lighed med anden Agitation; begge Dele bringer kun Utilfredshed med de faktiske og traditionelle Forhold, og sætter kun Luftkasteller i Stedet.

Hermed mener jeg dog ikke andet, end at jeg paaskønner Sømandsmissionens Arbejde og Omsorg for Standen, og jeg har ofte glædet mig over, at Søfolk har kunnet tilbringe hyggelige Aftener i danske Kirker og Læsestuer i Udlandet, naar de ingen Penge har haft i Lommen, og jeg tror, at Foreningen vilde arbejde meget i Sømands Interesse ved at gøre sin Indflydelse gældende for at faa ophævet Paragrafen om, at Søfolkene kan forlange deres fortjente Hyre udbetalt.

## Højesteretsdom.

Højesteret har den 3die ds. afsagt Dom i en Sag mellem en Skibsfører og en forhenværende Arbejdsformand, der havde lovet at skaffe Arbejdere til Losning af et Kulskib til en vis Pris. De af sidstnævnte engagerede Folk indfandt sig vel og begyndte at opsætte de fornødne Losse-redskaber, men gik igen, uden at komme tilbage for at begynde det egentlige Lossearbejde. Skibsføreren maatte derfor engagere andre, hvad der baade blev dyrere og medførte Forsinkelse. Som Følge heraf anlagde han Sag til Erstatning mod vedkommende forhenværende Arbejdsformand, og fik ogsaa i sin Tid saadan Erstatning tilkendt af Sø- og Handelsretten, der i Henhold til forskellige Vidneforklaringer ansaa det for givet, at Indstævnte havde paataget sig selv og for egen Regning at besørge Losningen. Denne Dom blev appelleret til Højesteret, der kom til det modsatte Resultat og frifandt vedkommende Arbejdsformand, idet Retten ikke fandt, at der var tilstrækkeligt Bevis for, at denne havde paataget sig en personlig Forpligtelse til ubetinget at sørge for Losningen; han, der ikke det sidste Par Aar havde givet sig af med Losning af Skibe, havde blot af Velvillie lovet at gøre et Forsøg paa, trods en nylig begyndt Strike at skaffe Arbejdere, hvilket Løfte han ogsaa havde opfyldt. — Som det ses, drejede Afgørelsen sig kun om Fortolkningen af og Beviset for denne enkelte bestemte Kontrakt, og Dommen indeholder intet af vidererækkende Betydning. E. T.

## Knippelsbro.

Dampskibsrederiforeningen har indsendt følgende Andragende til Københavns Havneraad:

Paa et i Dag i Dampskibsrederiforeningen afholdt Møde vedtoges det at rette en indtrængende Anmodning til det højtærede Havneraad om en Ombygning af Knippelsbro.

Det er af alle Sagkyndige indrømmet, at Bropillernes

Retning paa Strømmen er aldeles forkert, og at dette i de allerfleste Tilfælde er Skyld i Kollisionerne med Broen, og da denne er særdeles stærkt bygget, sker Skaden som Regel paa de passerende Skibe. Da disse altid have Havnelods om Bord og de nødvendige Bugserbaade til Assistance, tro vi, at det højtærede Havneraad vil indrømme, at det har den Forpligtelse at sørge for, at Trafiken igennem Havnens Broer kan foregaa uden saa overdreven stor Risiko som nu, saafremt alle Forsigtighedsregler fra Skibenes Side blive iagttagne.

Da Knippelsbro anlagdes, var Trafiken paa Kjøbenhavn og igennem Broerne af langt mindre Betydning end nu, og Skibene meget mindre end nu er Tilfældet. Strømmen igennem Havnen er ofte meget stærk, og som Knippelsbro nu ligger, vil det altid være forbundet med stor Risiko at

passere igennem den, ja, undertiden er den endog i flere Dage ganske upassabel.

Vi tillade os derfor indtrængende at andrage om, at der maa blive nedsat en sagkyndig, kongelig Kommission til grundig at tage under Overvejelse, hvorledes Knippelsbro kan ombygges, eller maaske helt borttages, og en anden og for Skibsfarten bedre beliggende Bro anlægges. Selv om en saadan Forandring vil foraarsage store Udgifter, ville disse næppe blive større end de aldeles uberegnelige Tab, der nu idelig foraarsages Skibene ved lange Ophold og Skader ved Kollisioner foruden Stansningen i Trafiken over Broen, som en Kollision kan medføre.

Ærbødigt

(tegn.) *Adolf Carl.*

## Fiskeri-Statistik. Frederikshavn.

August 1894.

	Pd. Rødspætter à 15 Ø.		Pd Pigvar. Pd. Tunge. Pd. Sletvar Pd. Issing.	Kuller. Snese à 90 Ø.	Pd. Torsk à 8 Ø.	Pd. Hummer à 1 Kr. 30 Øre	Værdi anslaaet.	
	Indlandet.	Udlandet						
<b>A. Fra danske Fiskekuttere er indbragt og atter afsendt:</b>								
pr. Jernbane til Indlandet.....	235,400	.....	P. 7,000 à 50 Ø. T. 600 à 80 Ø. S. 3,000 à 15 Ø. I. 25,000 à 8 Ø.				} 79,805 Kr. » Ø.	
pr. Kvase til Kbhvn. ....	70,100	.....						
pr. Kutter til Kbhvn. (egen Fangst)	30,000	.....						
pr. Jernbane til Udlandet.....	37,000	.....						
pr. Dampskib til Kjøbenhavn ....	2,000	.....						
pr. Dampskib til Norge .....	5,700	.....						
pr. Dampskib til Gøteborg .....	41,700	.....						
pr. Kvase til Norge.....	51,200	.....						
pr. Dæksbaad (svensk) til Sverrig.	9,000	.....						
Af Baade til stedligt Forbrug ....		.....			1,000	8,000		
<b>B. Fra Vestkysten er tilført landværts</b>						4,100	} 6,019 Kr. » Ø.	
— — — — — søværts..						530		
Rekapitulation: Tilført af egen Fangst og forbrugt i Indlandet for ca. 64,224 Kr. » Ø.								
								Udlandet 21,690 Kr. » Ø.

Fiskeriet i August Maaned har givet et mindre Udbytte end man efter Aarstiden kunde vente det, Udførslen pr. Kvase til Kjøbenhavn er særlig falden stærkt, paa den anden Side er der en mindre Stigning i Udførslen pr. Kvase til Norge. Da Hummer i denne Maaned har været fuldstændig fredet baade i Norge og i Sverrig har der, som man ser, slet ingen Tilførsel fundet Sted fra disse Lande. Fiskeriet har været drevet af et lignende Antal Kuttere som i forrige Maaned.

	Pd. Rødspætter à 15 Øre.	
	Indlandet.	Udlandet.
Fra Sæby er der via Frederikshavn pr. Jærnbane afgaaet til.....	»	1000
Fra Skagen er der via Frederikshavn pr. Jærnbane afgaaet til.....	800	1300

## Fra Kjøbenhavns Frihavn.

### Meddelelser til „Dansk Søfartstidende“ fra Kjøbenhavns Frihavn.

#### Indgaaede Skibe.

28. November. Dampskib »Peter Berg«, Kapt. Jensen, fra Antwerpen med en Koksladning. Dette Skib skulde lægge til ved Gasværkshavnen, men var paa Grund af Dybgaaende nødsaget til at gaa ind i Frihavnen, for at losse en Del af Ladningen, som i Jernbanevogne blev forsendt direkte til Indlandet.

28. November. Dampskib »Virginia«, Kapt. Scheel, tilhørende Hamburg—Amerikanische Packetfahrt-Actien-Gesellschaft, indtog her c. 400 Tons Hvidkaalshoveder til New-York.

3. December. Dampskib »Ursula« fra Middlesbrough bragte 750 Tons Staalbjælker til Statsbanerne.

3. December. Dampskib »Lilliehøke«, Kapt. Nylén fra

Gøteborg, bragte 2000 Baller Træmasse, bestemt til »De forenede Papirfabriker«.

3. December. Dampskib »Majorca« fra Leith med 5 Lokomotiver og Tendere til De Danske Statsbaner.

## Om Vandrørskedler til Skibsbrug.

Ved Marineingeniørernes Kongres under Chicagoudstillingen ifjor ligesom ved Institution of naval architects Møde i Fjor i Cardiff og i Aar i London har nogle af de interessanteste Foredrag omhandlet Indførelsen af Vandrørskedler i Skibe. Disse Foredrag ere blevne efterfulgte af en længere Diskussion om det samme Æmne i det



engelske Ugeblad »Engineering«. Da der saaledes foreligger paalidelige Data over disse Kedlers Anvendelse i forskellige Skibstyper, antage vi, at en Omtale af deres Fortrin og Mangler med en Redegørelse for Aarsagerne til, at man i mange Tilfælde har foretrukket Vandrørskedler for den hidtil anvendte Skibskedel, vil være af Interesse for vore Læsere.

Som bekendt bestaar den almindelige cylindriske Skibskedel af et eller flere Ildsteder, Fyrkanaler, sluttende til et eller flere Forbrændingskamre, hvorfra Kedelrørene udgaa, det hele omgivet af Vand, der atter er omsluttet af Yderskallen. Denne Kedel, der forekommer i forskellige Typer, saavel som Lokomotivkedelen, ville vi benævne Pladekedlen (det engelske shell-boiler), idet det betegnende for disse Kedler er, at Kedelvandet fylder Bæltet mellem en af Plader bygget Yder- og Inderskal. Ved en Vandrørskedel forstaas en Kedel, hvor Kedelvandet er indsluttet i Rør, hvis Ydervægge ere i direkte Berøring med Forbrændingsprodukterne og derfor danne Kedlens Hedeflade.

### I. Første Forsøg med Vandrørskedler.

For henved 40 Aar siden havde søgaaende Dampere Lavtrykmaskiner, Dampen udvikledes i Kanalkedler, Lavtrykshedler og lignende og Kedeltrykket var 20 til 30 Pund paa Kvadrattommen. Da man ønskede at benytte et højere Kedeltryk for at kunne drage mere Nytte af Dampens Udvidekraft og de dengang anvendte Kedler ikke egnede sig for højere Tryk end det ovenanførte, blev Vandrørskedlen forsøgt. Den første Vandrørskedel er forfærdiget af Rowan i Glasgow i Aaret 1857; den anbragtes i Damperen »Thetis«, hvor den arbejdede med det den Gang overordentlig høje Kedeltryk: 120 Pund paa Kvadrattommen. Forsøget gentoges i andre Dampere med Vandrørskedler af forskellige Konstruktioner, men Resultatet blev ikke tilfredsstillende. Da man ikke anvendte saltfrit Fødevand, dannede der sig hurtigt en Skal af haard Kedelsten paa Rørenes Indervægge, og ofte lukkedes Rørene helt af Stenen, saa at Vandcirkulationen standsede. Efter hver Rejse maatte man derfor søge at fjerne Stenen fra Rørene og i mange Tilfælde omskifte dem med nye, men da man ikke ved Kedlernes Konstruktion havde taget det fornødne Hensyn til, at Rørene nemt kunde renses og omskiftes, gavede Kedlerne ideligt Anledning til store Udgifter og forvoldte Maskinisterne mangt et brydsomt Arbejde.

I Begyndelsen af Trederne indførtes den almindelige Skibskedel, den »skotske« Kedel, som den saa hyppigt kaldes i England og Amerika. Hovedfordelen ved denne Kedel: den nemme Adgang til dens Indre, saa at Eftersyn og Rensning kan foretages med forholdsvis Lethed, faldt straks Skibsredere og Marineingeniører i Øjnene, og Konstruktorerne havde den Gang ingen Vanskeligheder ved at gøre Kedlen stærk nok til at arbejde med det stedse voksende Kedeltryk.

Forsøgene med at benytte Højtryksdamp ved Hjælp af Vandrørskedler i søgaaende Dampere faldt altsaa uheldigt ud, og skønt man i enkelte Dampere anvendte stor Omhu paa Kedlernes Pasning og ikke skyede nogen Bekostning for at holde dem effektive, endte det dog med, at i forholdsvis kort Tid blev enhver af de henved 30 Dampere, hvori Vandrørskedler vare blevne installerede, forsynede med Pladekedler.

### II. Aarsagerne til, at Vandrørskedler atter indførtes.

De store Hastigheder, som moderne Paketter, Orlogsskibe o. l. skulle have, kræve, at Kedlerne have en lille Vægt og indtage et lille Rum. For at imødekomme disse Krav er Pladekedlen bleven forceret til det yderste ved Hjælp af kunstig Træk, men Forcingen har gennemgaaende haft saa uheldige Følger, at man med en vis Berettigelse i mange Tilfælde har kunnet sammenligne den forcerede Dampning med en Væddeløbshests Ridt over Banen; naar Løbet er omme, kunne hverken Damper eller Hest fortsætte med samme Fart som før. I de store

Mariner have Ulemperne ved at forcere Kedlerne været temmelig alvorlige, idet disse som Regel ikke ere komne uskadede fra den forcerede Prøve; paa forskellige Maader har man søgt at raade Bod herpaa, men den almindelige Mening mellem Ingeniører er dog, at Pladekedlen ikke egner sig for Forcing, og vil man opnaa yderligere Forbedringer paa Maskinvæsenets Omraade, maa man ty til en anden Kedelform; med Pladekedlen kan man ikke naa videre. I hvilke Retninger man haaber paa at opnaa yderligere Fordele ved at benytte Vandrørskedler ville vi komme til senere, men at Indførelsen af disse Kedler paa Landjorden har haft et godt Udfald, har sikkert ogsaa bidraget sit til, at man har taget Spørgsmaalet op paany om ogsaa at benytte dem i Skibe. Her maa vi dog indskyde den Bemærkning, at det langt fra er givet, at en Kedel, der egner sig for Forholdene paa Land, ogsaa er skikket til at bruges til Søs, og Fordringerne ere vidt forskellige; paa Landjorden har man ikke de Vanskeligheder at kæmpe med, som Forholdene til Søs medføre.

### III. De nu anvendte Typer.

De Fordringer, man bør stille ved Konstruktionen af en ny Kedeltype, ere følgende: Kedlen bør have den lettest mulige Bygning, dog at den besidder fornøden Holdbarhed og kan med Sikkerhed arbejde ved et Kedeltryk, der er højere end det, man nu benytter. Den bør kunne taale stærk Forcing og give en god Nyttevirkning ved en passende Forcing under længere Tids uafbrudt Dampning. Den bør indtage det mindst mulige Rum, være af simpel Konstruktion og bestaa af omskiftelige Dele af saadanne Dimensioner, at den kan opstilles i Skibet, efter at dettes Bygning er fuldført; der maa være let Adgang til Rensning, Undersøgelse og Istandsættelse af dens enkelte Dele. Hver enkelt Del af Kedlen maa frit kunne udvide og sammentrække sig under vekslende Varmegradsfordringer, uafhængigt af de øvrige Dele. Kedlen bør have et lavt Tyngdepunkt.

Disse Fordringer have da de forskellige Opfindere af Vandrørskedler søgt at opfylde. Ved Bedømmelsen af disse Kedlers Konstruktion og Præstationer maa man imidlertid tage i Betragtning, hvorledes de have svaret til Forventninger i de særlige Skibe, hvor de have været prøvede; man maa ikke bedømme dem ene og alene fra det Standpunkt, at enhver af dem skal kunne finde almindelig Anvendelse til alle Formaal. En Vandrørskedel, der for Eks. egner sig fortrinligt til en Torpedobaad, vil sikkert ikke gøre god Nytte i en almindelig Fragtdamper og omvendt.

Indførelsen af Vandrørskedler i Skibe skyldes først og fremmest franske Ingeniører; vi finde disse Kedler i franske Orlogsskibe og Paketter, længe før de kom til Anvendelse i andre Nationers Skibe. Der har vel for de forskellige Skibstyper udviklet sig særlige Typer af Vandrørskedler, saaledes som det vil fremgaa af det efterfølgende, men for nogle af Kedlerne kan man dog endnu ikke bestemt udtale, til hvilke Skibstyper de særligt egne sig. Vi foretrække derfor at inddele Vandrørskedlerne efter den Maade, hvorpaa Kedelrørene ere ordnede, idet kun de Kedler, som have gjort sig særligt bemærkede ved Ejendommeligheder i deres Konstruktion, ere medtagne.

#### a. Vandrørskedler med lige Rør.

Belleville-Kedlen.  
Babcock & Wilcox-Kedlen.  
Yarrow-Kedlen.  
Oriolle- »  
Lagrafel-D'Allest-Kedlen.

#### b. Vandrørskedler med bøjede Rør.

Thornycroft-Kedlen.  
Normand »  
Du Temple »  
Blechynden »  
Mosher »  
Flemming & Ferguson-Kedlen.  
Ward- »

## c. Vandrørskedler med Spiralarør.

## White-Kedlen.

Vi skulle ikke give nogen nærmere Beskrivelse af de ovennævnte Kedler; dels vilde der til den rette Forstaaelse af deres Indretning fordres fuldstændige Tegninger, dels har Forskellen mellem de forskellige Typer nærmest kun Interesse for den maskinkyndige; i Hovedsagen er Princippet, hvorefter de ere konstruerede, ens for dem alle. Foroven i Kedlen findes et Dampkammer og forneden et Vandkammer; Fødevandet pumpes ind i Dampkamret, hvor Vandstanden i Reglen holder noget under Midten; herfra søger Kedelvandet gennem et eller flere Nedtagere langsomt ned til Vandkamret; fra dette udgaa Kedelrørene til Dampkamret, og Kedelvandet stiger op gennem disse Rør og omdannes delvis til Damp; Blandingen af Vand og Damp strømmer ind i Dampkamret, Vandet for at begynde Kredsløbet forfra, Dampen for gennem et indvendigt Damprør at strømme til Maskinen. Kedelrørenes øvre Ender kunne udmunde over Vandoverfladen (Thornycroft- og Mosher-Kedlen) eller under denne (de øvrige Vandrørskedler). Kedelrørene findes oven og ofte paa Siden af Fyret; fra dette stiger Gasarterne op mellem Rørene, — kun undtagelsesvis har Kedlen et Forbrændingskammer (Lagrafel-D'Allest-Kedlen) —, hvor de afgive deres Varme til Kedelvandet inden i Rørene, og gaa derefter til Skorstenen. Som anført kunne Kedelrørene være lige, bøjede eller spiralformede, Vandkamrene kunne være cylindriske, firkanterede eller slangeformede, og der kan i andre Retninger være Forskel i Kedlernes Detailler, men der er dog Intet til Hinder for, at vi ved Undersøgelsen af deres Fortrin og Mangler tage dem alle under et.

(Fortsættes).

## Ugens Havarier.

Fez, Dpsk., grundstøtte paa Anholt, kom selv flot og indgik til Gøteborg.

Familiens Haab, Sk., Sørensen, af Kjerteminde, bjergede paa 56° 24' N. Br. og 3° 9' V. Lgd. Mandskabet fra norsk Brig Demanten af Brevig, Olsen, fra Middlesbro til Egersund med Kul. Briggen kændrede og sank efter at Mandskabet havde forladt den; dette landsattes i Shields.

Livonia, Dpsk., Bialph, af Danzig, løb Onsdag ved Indsejlingen til Holbæk Havn sin Stævn ind i Styrbordssiden paa svensk Damper Tor, Jøhansen, af Halmstad, der lossede Kul. Tor led betydelig Skade; den anslaaes til 2 à 3,000 Kr.; Livonias Bugspryd knækkede. Uheldet skete ved Misforstaaelse af en Ordre ombord paa Livonia. (R. B.)

## Fra Sø og Land.

Foreslaaede nye Søvejsregler. Der er i »Times« offentliggjort en Korrespondance mellem »Liverpool Steamship Owners' Association« og »Board of Trade« angaaende de foreslaaede nye Regulativer til Forebyggelse af Sammenstød paa Søen; det har Interesse at læse denne i Forbindelse med den i nærværende Nummer optagne Afhandling om de nye svenske Regler paa dette Omraade. Associationen gør stærke Indvendinger mod Regulativerne i deres nuværende Form og mener, at de, i Fald de blive vedtagne, ville foraarsage alvorlige Ulykker. »Board of Trade« afslaaer at genoptage Spørgsmaalet, der efter dens Sigende er blevet længe og omhyggelig undersøgt, idet de nye Bestemmelser have foreligget for Offentligheden i 3 Aar, og alle Indvendinger ere blevne vejede og drøftede. Bestemmelserne ere blevne anbefalede af »Washington International Conference« og er med ubetydelige Forandringer tiltraadte af »British Rule of the Road Committee«.

Associationens Sekretær gør opmærksom paa at skønt Størstedelen af de søfarende Nationer have udtalt sig til Gunst for de ny Bestemmelser, vil det dog ses, at de Nationer, der have det langt overvejende Antal Skibe, have modsat sig Brugen af de foreslaaede nye Lydsignaler. Følgende Nationer have protesteret mod de nye Regler: Storbritanien med 9,261 Damp- og Sejlskibe repræsenterende en Drægtighed af 11,807,010 Tons; De forenede Stater med 3,314 (2,171,459 Tons), Belgien med 88 (118,827 Tons), Tyskland med 1,765 (1,784,725 Tons), alt i alt 64 % af hele Verdens Tonnage. Paa den anden Side er der 18 Nationer, som ingen Indvendinger gøre; disse have et samlet Antal af 13,288 Sejl- og Dampskibe, repræsenterende en samlet Drægtighed af 7,183,755 Tons eller 29 % af Verdens Skibsfart.

Paa Flensborg Skibbygning-Selskabs Værft løb i Lørdags Dampskibet Juno, bygget for Regning Kaptajn H. Schmidt og Medredere, af Stablen. — Samme Dag foretoges Prøvefart med Dampskibet Saturn, der er bygget til Dampskibsselskabet Urania her i Byen. Prøvefarten forløb i alle Maader heldigt og til Rederiets ombordværende Repræsentants fulde Tilfredshed; Skibet er nu overtaget af Rederiet og har, under Kommando af Kaptajn Svendsen, tiltraadt sin første Rejse, der gik til England.

De to ovennævnte Skibe ere af samme Størrelse og Indretning; de have en Længde af 243' 3", Bredden 34' 2", Dybgaende 17' 2", engelske Maal, og ere byggede af bedste Skibbygnings-Materiale til Veritas' 1. Klasse  $\frac{3}{8}$  I. 1. †.

Paa Værftet er paabegyndt Bygningen af en Damper til det Tysk-Australske Dampskibsselskab.

Dødsfald. Havnefoged R. Sørensen i Lemvig er afaaet ved Døden.

Den bekendte norske Skibsreder Svend Foyn, der har store Fortjenester af Udviklingen af den norske Hvalfangst, er pludselig afaaet ved Døden.

## Fra Frederikshavn skriver vor Korrespondent den 27. November:

Kutteren »Emilie Franziska« udgik midt i forrige Uge for, i Lighed med den tidligere her i Bladet omtalte Kutter »Josephine«, at drive Bakkefiskeri i Nordsøen efter Kuller og Torsk, som skulde føres levende frem i Kutterens Dam til Markederne i Christiania og Kjøbenhavn. »Josephine« skal efter Sigende allerede have haft god Fangst, som den har afsat i Christiania.

Kutteren »Prinsesse Marie«, Skipper Bast heraf Byen, indkom i Gaar fra Østersfiskeri i Nordsøen med c. 17,000 Stk. Østers, et Resultat, som maa kaldes mindre gunstigt, naar man ser hen til at Kutteren har været til Søs en god Maaned. Kutterne »Maagen« og »Prins Valdemar« skal heller ikke have været heldige, men mulig kan de paa Slutningen faa bedre Held.

I Onsdags afejlede 3m. Skonnert »Juliane« af Marstal fra Charlestown til Stege med Stenkul. I Løbet af Torsdagen blæste det op til en hæftig Storm, og da man henad Aften var kommen til den saakaldte store Fiskebanke var Kaptajnen vagthavende paa Dækket tilligemed en Matros, som stod ved Roret. Da han ansaa Stillingen for truende, purrede han hele Mandskabet ud for yderligere at rebe, men førend Mandskabet endnu var kommen paa Dækket, rantes Fartøjet af en vældig Braadsø, der skyllede Kaptejnen overbord og slog Skibet tværs i Søen. Matrosen ved Rattet blev ogsaa kastet omkuld, men reddede sig ved at holde fast i en Tovende. Hele Dækket var fuldt af store Vandmasser og Skuden krængede saa stærkt over, at man troede den skulde kænre. Under disse Forhold var det umuligt for Besætningen at gøre noget Redningsforsøg; de havde fuld Hyre med at bjerge eget Liv og Fartøjet. Kaptajnen, der hed Bager og var hjemmehørende i Marstal, var ugift og 28 Aar gammel. Styrmand Albertsen førte Skibet her til, hvor det indkom i Gaar Morges, men da han kun er 22 Aar gammel og altsaa ikke

har Ret til at føre Skib, bliver han liggende her til Rederiet sender en ny Kaptejn.

Skibsfarten paa Spanien. I Skrivelse til Kommercekollegiet har den svensk-norske Konsul i Cadiz meddelt, at det Sundhedspas, som Fartøjer, bestemte til spanske Havne, skulle medføre, maa være viseret saavel paa Afgangsstedet som i alle derefter anløbne Havne af den spanske Konsul, forsaavidt der paa disse Steder findes en saadan; i Tilfælde af, at Passene ikke ere blevne viserede som nævnt, udsættes Fartøjernes Førere for at blive idømte ikke ubetydelige Omkostninger og for andre Ulemper i spanske Havne. (R. B.).

Vrag, Inventar og Ladning (Kul) fra det ved Harboøre strandede Dampskib Newbridge, Kapt. D. Clark, sælges ved Auktion paa Tirsdag. Over 900 Tdr. Kul ere bjergede i Land.

## Skibsefterretninger.

### Dampskibe.

**Det forenede Dampskibsselskab.** Alexander III, Rabe, ankom 29. November til Norrkøping, til Riga. — A. N. Hansen, P. Thidemann, afgik 1. Decbr. til Piræus, til København, — Antwerpen, Caroc, ankom 29. November til Riga, til Antwerpen. — Baron Stjernblad, Michelsen, afgik 3. Decbr. fra Barcelona, til Genova, Livorno, Neapel, Sicilien. — Castor, Kruse, ankom 5. Decbr. til Kjøbenhavn, til Valencia. — Chr. Broberg, R. Gøtsche, ankom 5. Decbr. til Kbhvn. — Dagmar, Strubberg, ankom 1. December til Taragona, til Denia. — Douro, Brabrand, ankom 29. Novbr. til Kbhvn. — Georgios I., Rohde, ankom 4. Decbr. til Konstantinopel, til Kbhvn. — Leopold II, Jaspersen ankom 2. Decbr. til Novorossisk, til Odessa. — L. P. Holmblad, Ingerslev, ankom 11. Novbr. til Reval, til Kbhvn. — J. C. Jacobsen, Bech, ankom 26. November til Reval, til Denia. — Kiew, Rasmussen, afgik 3. Decbr. fra Kbhvn. til Libau. — Nordjylland, Jensen, ankom 1. Decbr. til Bordeaux, til Kbhvn. — Omsk, Kihl, ankom 3. Decbr. til Antwerpen, til Sortehavet. — Tomsk, Petersen, afgik 2. Decbr. fra Malta til Piræus — Vesta, Corfitzon, ankom 1. Decbr. til Kjøbenhavn. — Viking, Jørgensen, ankom 30. Novbr. til Københ. — Vesuv, Gade, ankom 27. Novbr. til Messina, til Kbhvn. — Botnia, Holm, afgik 5. December fra Kbhvn. til Hangø. — Kursk, Staal, ankom 3. Decbr. til Blyth, til Marseilles. — O. B. Suhr, Koch, ankom 30. Novbr. til Kbhvn., til Stettin.

Constantin, Fenger, afgik 6. Decbr. fra Kjøbenhavn til Newcastle. — Esbern Snare, Holm, afgik 6. Decbr. fra Odense til Newcastle via Frhvn. — Georg, Nielsen, afgik 5. Decbr. fra Newcastle til Kjøbenhavn. — Knuthenborg, Hansen, afgik 4. Decbr. fra Leith til Odense. — Kronen, Petersen, afgik 4. Decbr. fra Newcastle til Nykjøbing F. — Lolland, Anker-sen, afgik 4. Decbr. fra Newcastle til Odense. — Storebelt, Güllich, afgik 4. Decbr. fra Naskov til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Union, Bloch, afgik 5. Decbr. fra Odense til Leith via Aarhus og Aalborg.

Anglo Dane, Petersen, ankom 2. Decbr. til Kjøbenhavn, til Danzig. — Axelhuus, Goll, ankom 5. Decbr. til Trondhjem, til vestnorsko Byer, Kbhvn.-Stettin. — Bergenhuus, Jørgensen, ankom 2. Decbr. til Kjøbenhavn, til Hamburg. — Ceres, Svensson, ankom 3. Decbr. til London, til Kbhvn.-Libau. — Charkow, Norden, ankom 1. Decbr. til Hull, til Kbhvn.-Libau. — Christian IX, Møllerup, ankom 5. Decbr. til Kbhvn., til London. — Christianssund, Jensen, afgik 5. Decbr. fra Arendal til Kbhvn. — Fanø, Andersen, ankom 29. Novbr. til Libau, til Hull. — Frederik, Harboe, ankom 3. Decbr. til Hull, til Kbhvn.-Køingsberg. — Kasan, Thomsen, afgik 2. Decbr. til London, til Kbhvn.-Køingsberg. — Laura, Christiansen, afgik 19. November fra Trangisvaag til Island. — Libau, Andersen, ankom 3. Decbr. til Køingsberg, til Kbhvn.-Hamburg. — Olga, Fischer, ankom 2. Decbr. til Hamburg, til Kbhvn.-Køingsberg. — Louise, Brabrand, ankom 4. Decbr. til Køingsberg, til Hull. — Minsk, Olsen, afgik 1. December fra Kbhvn. til Manchester. — Morsø, Lind, ankom 3. Decbr. til Københ., til Hamburg. — Moskov, Petersen, ankom 5. Decbr. til København, til Riga. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom 2. Decbr. til Kbhvn., til Antwerpen. — Odin, Frisenette, ankom 5. Decbr. til Kbhvn., til Køingsberg. — Perm, Christensen, ankom 5. Decbr. til Libau., til Kbhvn.-London — Pregel, Egdiussen, ankom 26. Novbr. til Antwerpen, til Kbhvn.-Libau. — Romny, Nielsen, ankom 4. Decbr. til Libau, til Hull. — Thyra, Garde, ankom 5. Decbr. til Libau, til Kbhavn.-Hull. — Tula, Paaske, ankom 4. Decbr. til Stet-

tin, til Københ.-Hamburg. — Valdemar, Sørensen, ankom 5. Decbr. til Kbhvn., til Antwerpen. — Vendsyssel, Sørensen, ankom 3. Decbr. til Hamburg, til Køingsberg. — Tejo, Fenger, ankom 30. November til Danzig, til Københ.

**Dannebrog.** Amalienborg, Fischer, ankom 5. Decbr. til Blyth. — Christiansborg, Schmidt, afgik 30. Novbr. fra Libau til Rotterdam. — Fredensborg, Andersen, ankom 29. Novbr. til Honfleur. — Frederiksborg, Hartmann, afgik 1. Decbr. fra Riga til Ghent. — Uranienborg, v. Deurs, ankom 1. Decbr. til Blyth. — Rosenborg, Schultz, afgik fra Burntisland 30. November til Stockholm.

**Carl, Skjold, Gorm.** Gorm, Schmidt, afgik fra Burntisland 28. Novbr., ankom til Aarhus 30. November. — Frode, Christensen, afgik fra Grimsby 27. Novbr., ankom til Stettin 1. December. — Knud, N. P. Jørgensen, afgik fra Hull 5. Decbr. til Methil. — Svend, S. Hveysel, afgik 2. Decbr. fra Boness til Libau. — Erik, H. W. Wrisberg, afgik 4. Decbr. fra Libau til Leith. — Skjold, N. O. Risø, afgik 3. Decbr. fra Newcastle til Kbhvn. — Danmark, Th. Heintzmann, afgik 30. Novbr. fra Libau til London. — Olaf, C. Holst, afgik 3. Decbr. fra Rotterdam, ankom til Blyth 5. Decbr. — Volmer, Jørgensen, afgik 29. Novbr. fra Libau, ankom til London 5. Decbr. — Harald, C. A. Jørgensen, afgik 28. Novbr. fra Stettin, ankom til Libau 30. Novbr. — Dan, C. M. Kraemer, afgik 26. Novbr. fra Riga, ankom til London 4. Decbr. — Magnus, W. Aaris, afgik 27. Novbr. fra Sunderland, ankom til Riga 2. Decbr. —

**Det dansk-russiske Dampskibsselskab.** Peter Berg, Chr. Jensen, afgik fra Antwerpen 24. Novbr., ankom til Kbhvn. 28. Novbr. — Alexander Shukoff, L. Johnsen, afgik fra London 1. Decbr., ankom til Newcastle 3. Decbr. — Johan Siem, S. Rasmussen, afgik fra Svinemünde 2. Decbr., ankom til Neufahrwasser 3. Decbr. — Pawel Andrejeff, P. Mørch, afgik fra Libau 24. Novbr., ankom til Rotterdam 29. Novbr.

**Kjøbenhavn.** Carl Hecksher, Petersen, ankom til Riga 28. Novbr. — Fyen, Andersen, afgik fra Libau 28. Novbr., ankom til London 5. Decbr. — Hafnia, Neergaard, afgik fra Blyth 2. Decbr. — Jylland, Starck, afgik fra Rotterdam 29. Novbr., ankom til Burntisland 1. Decbr. — Sjælland, Hansen, afgik fra Reval 3. Decbr. til Dunkerque. — Russia, Rasmussen, afgik fra Riga 29. Novbr. til Rouen.

**Nordseen.** England, Petersen, ankom til Vestervik 5. Decbr. — Holland, Hansen, ankom til Libau 3. Decbr., til Rotterdam. — Rusland, Schmidt, ankom til Königsberg 30. Novbr., til Hull. — Skotland, Albrechtsen, ankom til Grimsby 5. Decbr., til Kallundborg. — Tydskland, Jørgensen, afgik fra Libau 4. Decbr. til Cardiff.

**The Anglo Dane Steam Ship Company Limited.** Swarland, Pii, afgik fra Königsberg 1. Decbr. til Newcastle o/Tyne.

**Thingvalla.** Hekla, Laub, afgik fra New-York 2. December til Kjøbenhavn. — Thingvalla, Berentzen, afgik fra New-York 24. Novbr. til Kbhvn.

**Det danske Petroleum-Aktieselskab.** Christine, Larsen, afgik fra New-York 2. Decbr. til Kjøbenhavn og Aarhus.

**Det store nordiske Telegrafskib.** H. C. Ørsted har ligget ved Refshaløen, er 5. Decbr. gaaet ind i Tuborg Havn. — Store Nordiske, Suenson, er paa Kabelreparation imellem Amoy og Gutzlaff.

**Urania.** Saturn, Svendsen, ankom til Grangemouth 5. December, til Kbhvn. — Sirius, Jensen, ankom til Libau 5. December, til Rotterdam. — Urania, Callesen, ankom til Kbhvn. 2. Decbr.

**Det Jydsk-Engelske Dampskibsselskab, Aarhus.** Hengest, Olsen, afgik fra Aarhus 29. Novbr., ankom til Newcastle 3. Decbr. — Octa, Enemark, afgik fra Newcastle 28. Novbr., ankom til Gøteborg 3. Decbr. — Orrik, Erichsen, afgik fra Gøteborg 29. Novbr., ankom til Newcastle 3. Decbr.

**J. Lauritzen, Esbjerg.** Nerma, Degn, ankom til Methil 30. Novbr., afgik 4. Decbr. til Kjøge. — Nordsøen, Meinertz, afgik fra Hamburg 29. Novbr., ankom til Esbjerg 30. Novbr., afgik 4. Decbr. til Newcastle.

### Sejlskibe.

**Fanø, Nordby.** Aalborg, Clausen, afgik fra Pisagua 29. Novbr. til Kanal f. O. — Afma, Clausen, afgik fra Jeremie 24. Okt. til Havre. — Anna, Clausen, afgik fra Rio Janeiro 28. Novbr. til Pernambuco, fragsøgende. — Anna og Emmy, Svarrer, afgik fra Sunderland 27. Novbr. til Cadiz. — Cathrine, Brinck, afgik fra Rio Janeiro 3. Okt. til Aatonina. — Claus Hansen, afgik fra London 24. Novbr. til La Guayra, passerede Dover 26. Novbr. — Esperance, Toft, afgik fra Dragør 28. Novbr., ankom til Hangø 3. Decbr. — Gladstone, Christensen, passerede Gibraltar 30. Novbr. fra Java til Barcelona. — Max, Poulsen, ankom til Rosario 27. Okt. fra Buenos Aires. — Mærdor, Brinck, afgik fra Liverpool 24. Novbr. til Rio Grande. — Pandur, Riber, passerede Prawl Point 29. Novbr. fra Charleston S. C. til Middlesbrough. — Peruvian, Hansen, er argeaaet fra Antwerpen til Paysandu, passerede Montevideo 27. November. — Thor, Duysen, ankom til Para 29. Novbr. fra Cardiff.

**Fane, Sønderho.** Ane Jenssine, Øhle, afgik fra Santos 17. Novbr. til Buenos Ayres. — Cathrine. Brinch, afgik fra Rio 25. Okt. til Antonina. — Phoenix. Øhle, afgik fra Santos 9. Novbr. til New-York.

**M. J. Iosen, Rønne.** Camloos, Pedersen, afgik fra Nakskov 24. Novbr., ankom til Rønne 29. Novbr. for at lægge op for Vinteren.

## Fragtberetninger.

D'Hrr. **Holm & Wonsild**, Kjøbenhavn og Lübeck, meddele os den 6. December:

Reval noter for Dampere: London 1/—, Hull 1—, Rotterdam 1/1½ d., Antwerpen, Dunkerque eller Ghent 1/3 d., Rouen 1 4/1½ d. à 1/6 d., alt pr. 496 lbs. Hvedebasis; til Stettin eller Lübeck 10 M. pr. 2000 Kilos Rug; til Danmark 14 M pr. 2000 Kilos Rugbasis.

Libau noter for Dampere: London, Hull, Leith 10½ à 11 d., Rotterdam 11¼ d. à 1/—, Antwerpen 1/— à 1/1½ d., Dunkirk 1/1½ d., Rouen 1/3 d., Bayonne 1 7/1½ d. à 1/9 d. alt pr. 320 lbs. Havrebasis; til Haderslev 14 M. pr. 2000 Kilos Rug; til Landskrona 19 M. pr. 2000 Kilos Klid. Danmark nordligst Aarhus 19 M. for Klid, 13 M. for Oliekager pr. 2000 Kilos.

Königsberg noter for Dampere: Danmark 15/16 M. pr. 2500 Kilos Rugbasis, Østnorge 18/19 M. pr. 2500 Kilos Rugbasis.

Danzig noter for Dampere: til Danmark nordligst Aarhus 5 à 6 M. pr. Ton. Kornvarer, 40/45 Pf. pr. 50 Kilos Klid, til Moray Firth 1 4/1½ d. à 1/6 d. pr. 500 lbs. Hvedebasis.

Danmark til Englands Østkyst 1/6 d. pr. 448 lbs. Byg.

Rostock—Ystad 5 M. pr. 1000 Kilos Hvede, Stettin—Sundhavn 5 M. pr. 1000 Kilos Hvede, Stralsund—Sundhavn 5 M. pr. 1000 Kilos Hvede.

Kulfragterne fra Englands Østkyst til Danmark varierer mellem 4/9 d. à 6/6 d. pr. Ton Kul.

D'Hrr. **N. Johansen & Dahl**, Liverpool, meddele os under 1. December:

Markedet vedbliver nogenlunde fast for de fleste Fragters Vedkommende, men i nogle Retninger spores en Nedgang i Raterne.

Der sluttedes blandt andet som følger:

For Sejlskibe:

Savannah til U. K.-Kontinentet 2/6 à 3/9 & 5/0 for 500 Register, 2/3 à 3/6 & 5/0 for 800/1000 Register; til Østersøen 3 pence ekstra.

Brunswick til U. K.-Kontinentet 85/— for 1200 Reg Tons, Pensacola til U. K.-Kontinentet 92/6 for 1000 Register, 95 for 600/800 Reg. Pensacola til Rio Janeiro, Lumber à Doll. 15<sup>00</sup>., Buenos Ayres Doll. 11<sup>00</sup>., Rosario Doll. 12<sup>00</sup>.

Rosario til Kanalen for Ordre 25/—. For Salpeter rapporteres en enkelt Befragtning fra Vestkysten à 22/6, men mange Skibe udbydes forgæves til denne Rate, da der er Mangel paa Last.

Fra San Francisco sluttes kun lidet. Noteringen er 26/3, fra Portland O. 33/9. Syd-Australien til Kanalen 27/6, Melbourne eller Geelong 28/9. Sydney N. S. W. til Genoa 25/— Newcastle til Pisagua 14/—, Acapulco 16/—, San Diego 15/—.

For Dampskibe:

Cardiff til Gibraltar 5 7/1½, Bilbao 4/9, Barcelona 9/3, Venice 7/, Genoa 5/10½, Port Said 5/9, Alexandria 5/1½, Colombo 9/6, Bombay 10/—.

Newcastle til Kjøbenhavn 4 1/1½, Lübeck 5/—, Mühlgraben 4/10½, Rostock 5/6, Lissabon 5/3, Piræus 5 7/1½, Genoa 5/—, Savona 5/3, Alexandria 5/1½. Bremen til New York 8/—.

Memel til Grimsby, Sleepers à 6/—, Windau til Grimsby 8/—. Bilbao til Tyne 4/9, Middlesbro 4/10½, Bilbao-Glasgow 5/1½, Calais 5/6, Rotterdam 5/6, Antwerp 6/—, Huelva til London 8/, Dunkirk 8/9, New York 11/6, Newport News 12/6.

Benisaf til Tyne 8/3. Nicolaieff til U. K.-Kontinent 14/—, Sebastopol 13/6, Novorossisk 11/—, Sulina 12/6 à 13/6.

Odessa 11/6 à 12/—, Kjøbenhavn 12/6 à 13 —, Rotterdam 12/9, Donau 15/9 à 16/6. Norfolk til Glasgow 15/—, Coosaw til Hull 16/—, New Orleans 13/3, Øresund 15/—, Galveston til Liverpool 38 — pr. Reg. Ton, Port Royal til Liverpool 33/9, Savannah til Liverpool 31/3, Wilmington til Bremen 31/—.

Colastine til U. K.-Kontinentet 25/6, San Lorenze 23/6 for Februar Afskibning.

Skibskøb:

Herliggende Jernskib »Rockhurst«, 1400 Reg. Tons, bygget i Dumbarton 1876, Dimensioner 229° × 38³ × 22<sup>5</sup>. 2150 Tons Dødvægt paa 20½ Fod, er netop solgt for £ 4500.

D'Hrr. **Funch, Edye & Co.**, New-York, meddele under d. 23. November:

Antallet af Bomulds-Befragtninger har i den forløbne Uge været betydeligt mindre end forud, hvilket tilfulde viser, at Befragterne nu ere utilbøjelige til at forsyne sig med yder-

ligere Tonnage til de nu gængse Rater; paa den anden Side have Rederne til det yderste modsat sig en Nedgang i Raterne, og det skyldes deres Fasthed, at det, for de i den forløbne Uge fragtede Skibe, har været muligt at opnaa gode Rater. For Korn-Laster bydes i Øjeblikket 3/4½ d. à 3/6 d. til Cork for Ordre for prompt og 3/3 d. for senere Lastning, men til disse Rater ere Rederne øjensynlig utilbøjelige til at fragte. Begrundet i rigeligere Fremkomst af Sejlskibe og meget ringe Begær, holder Sejlskibs-Markedet sig vedblivende ganske livløst, og der er intet af særlig Interesse at meddele.

**Vor Korrespondent i Newcastle o/Tyne** meddele os under 1. December:

Fragtmarkedet har i de sidste Dage været mindre fast, navnlig er det vanskeligt at placere større Dampere til Østersøen. Middelhavs-Raterne variere endel, og komme tildels an paa Dampere Position; for disponible Baade kan i enkelte Tilfælde opnaas ret gode Rater, medens senere ladefærdige Dampere ere vanskeligere at placere. Af Befragtningerne nævnes: Tyne, Blyth eller Wear til: Riga 1700 4/3 Kul, 6/3 Cokes. Libau 1000 4/3, Pillau 1600 4/6, Lybeck 1250 5/3, 1500 4/9, Sønderborg 950 5/6, Randers 400 6/, Nakskov 1250 5/6, Tuborg 1100 5/, Kjøbenhavn 1500 1900 4/, Landskrona 1500 4/3, Lissabon 2400 5/, Cadiz 5/3. Gibraltar 5/, Barcelona 4 Dampere alle 8/ Kurs 48 d., Toulon 1400 7/. Genua 2600 5/, 2200 5/10½, 1500 6/, Livorno 2100 5/3, 2400 5/6, Ca Vecchia 2950 5/7½, Neapel 1900 5/9, 2600 5/6, Palermo 3000 5/, Triest 1700 7/, Piræus 1500 5 7/1½, Alexandria 3000 5 1/1½.

Noteringerne fra Sortehavsdistriktet ere lidt lavere, hvilket dog maaske kun er temporært og begrundet i det store Antal Befragtninger i den sidste Tid. Der bydes pr. Decbr. 13/ à 13/6 fra Odessa og Sebastopol til U. K. paa n. c. Nicolaieff noter 14' a 14/3, Bourgas og Salonici-Kysten 13/6, Sulina 13/9.

Fragten fra Donauen er ligeledes lidt lavere og ca. 16/ for Tiden det højst opnaalige.

Fra Middelhavet er sluttet:

Alexandria til U. K. 1250 Netto, 12/6 og 11/6 option London ell. Hull 11/.

Alexandria til London ell. Hull, 1411 Netto, £ 1575.

Fiume til Rotterdam, 1147 Nettotons, £ 1230 grain

Mazagan til U. K. 4000 quarters 2/.

Spanien til U. K. 700 tons d. V. £ 375, Frugt alene, £ 405 Frugt og Bly.

Memel til Grimsby 6' sleepers.

Riga til Ardrossan 7/6, til London 7/, til Grimsby 6/6 sleepers.

## Efterretninger for Søfarende.

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

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

**Sundet.** Den 29de Novb. 1894 er paa *Humblebæk* S-lige Havnemole tændt et fass Fyr, som viser hvidt Lys Farvandet rundt, undtagen fra S. 44° Ø. til S. 17° Ø., hvor det viser rødt Lys. Flammens Højde: 20 Fod. Synsvidden og Lys-eyvnen for det hvide Lys 8 Kml., for det røde Lys 7 Kml. Fyret vises fra en brun, 19 Fod høj Baake. Brændetid: 15de Sept.—15de Decb. 55° 58' 17" N. Br. 12° 33' 5" Ø. Lgd.

### Østersøen, Sundet og Lille Belt.

**Finland. Aalands Øer.** Ved *Ulö* Fyr er Taageklokken gaet itu, hvorfor midlertidig intet Taagesignal gives.

**Rusland. Riga Bugt.** *Swalfer Ort* hvide Blinkfyr giver Et-Blink hver 40 Sekunder. Lys 10 s., Mørke 30 s. I sigtbart Vejr er Mørket ikke fuldstændigt.

**Tydskland. Pillau.** Paa Mellembaaken og paa Vinkbaaken ved N.-Siden af Havneindløbet til *Pillau* er tændt et hvidt, fast Fyr. Disse Fyr brænde, naar Havnen ikke af en eller anden Grund er spærret.

**Tydskland. Vinterafmærkning.** I *Dansiger Bugt*, ved *Kolbergermünde* og i Farvandet til *Wismar* samt i Farvandet *Stettin-Swinemünde* er Vinterafmærkningen foretaget.

### Kattegat og Skagerak.

**Sverig. Göteborg Skjærgaard.** Paa *Lilla Hålskär*, ved det N.-ligste af de to Farvande N. om *Vinga*, er opført en 11 Fod høj, hvid Varde med sort Bælte. 57° 39' 15" N. Br. 11° 37' 54" Ø. Lgd.

## Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Vrag i Nordsøen.** Den 30te Novb. 57° 37' N. Br. 5° 22' Ø. Lgd. Vraget af en Brig, kun lidt over Vandet.

**Tydskland. Elben.** I *Hamburg* hejses ikke mere den sorte Kugle paa den Ø-lige Duc d'Albe ved *Ostergat*. Skibsførere, som ville krydse inden for Indløbene til Kajhavnene eller i disse, maa selv navigere saaledes, at de ikke spærre Vejen for Damperne.

**Jade.** I *Jade* ere Baaketønderne, F, 8, X og R/T om byttede med Vintersømærkerne.

I *Jade*, Ø. for Tønde 13, ligger et Vrag sunket i 8 Fv. Vand. Masten er ved Lavvande over Vandet. En Vragtønde med V-lig Topbetegnelse er udlagt V. for Vraget. 53° 40' 27" N. Br. 8° 7' 2" Ø. Lgd.

Fyrskibet »*Genius Bank*« er flyttet c. 250 Alen S. hen for bedre at afmærke 21 Fods Pullen. 53° 34' 43" N. Br. 8° 10' 46" Ø. Lgd.

**Ems.** I *Ems* er Vinterafmærkningen udført. *Wadden* mellem *Ems* og *Noorderney* afmærkes ikke.

**Holland. Friesche Zeegat.** I *Noord-West-Gat* er Spidstønde Nr. 4 med Ballon flyttet. 53° 30' 54" N. Br. 6° 4' 20" Ø. Lgd.

**Holland. Afmærkning i 2det Distrikt.** I 2det Distrikt i *Holland* er Vinterafmærkningen udført, og Afmærkningen er nu gennemført efter det nye System.

**Zwin. Zuiderzee.** I *Zwin* er Afmærkningen inddragen for Vintren.

Tjalken, »*Vrouw Mina*« er sunken i 8 Fod Vand ved *Knaar*, NØ. for *Eem Munding*. Vraget er afmærket med en Vragtønde og om Natten med et Fartøj, som viser de sædvanlige Signaler.

**Maas.** Følgende Forandringer i Afmærkningen ere foretagne:

*Zeegat Hoek van Holland.* Stumptønde Nr. 3 er flyttet og ligger nu i 17½ Fod Vand. 51° 59' 2" N. Br. 4° 5' 41" Ø. Lgd.

Stumptønde Nr. 4 er inddragen.

Stumptønde Nr. 5 er flyttet og ligger nu i 17½ Fod Vand. 51° 58' 55" N. Br. 4° 6' 11" Ø. Lgd.

*Nieuwe* eller *Noordergat.* Spidstønde Nr. 4 er flyttet og ligger nu i 15 Fod Vand. 51° 54' 34" N. Br. 3° 59' 49" Ø. Lgd.

Spidstønde Nr. 5 er flyttet og ligger nu i 15 Fod Vand. 51° 53' 51" N. Br. 4° 0' 4" Ø. Lgd.

*Bokkegat.* Spidstønde Nr. 5 er flyttet og ligger nu i 25½ Fod Vand. 51° 52' 6" N. Br. 4° 0' 22" Ø. Lgd.

*Zeegat van Goeree.* I *Bokkegat* har Spidstønde Nr. 5 nu Ballon.

**Zeegat van Zierikzee.** I 1895 tændes paa Hjørnet af Diget Ø. for *Burgsluis* Havn et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 39 Fod. Linseapparat af 5te Orden. Det vises fra en 34 Fod høj, mørkebrun, firkantet Jernbaake. Lanternen har graat Tag.

Nærmere Meddelelse senere.

**Holland. Vinterafmærkning. 4de og 5te Distrikt.** I *Holland* ere alle Farvande i 4de og 5te Distrikt nu afmærkede efter det nye System. I samme Distrikter er Vinterafmærkningen foretagen.

**England. Themsen.** Bugserbaaden »*Woodcock*« er sunken i 18 Fod Vand, 3 Kbl. S. 57° Ø. fra Fyrskibet »*Girdlers*«. Master og Skorsten ere over Vandet. En Vragtønde er udlagt ¼ Kbl. S. ½ V. for Vraget. Et Markeskib for Vrag ligger ½ Kbl. N. ½ Ø. for Vraget.

I *South-West-Reach* ere Vragtønden og Markeskibet ved Vraget af Damperen »*Minnie*« inddragne.

*Shingles Patch* Nr. 2 sort og hvid tærkede Tøndevager er flyttet c. 1 Kbl. NV. hen. Den ligger nu i 33 Fod Vand, fra *North Shingles* Baake i N. 88° Ø., 1½ Kml. og fra *South Shingles* Baake i N. 20° Ø. 51° 32' 15" N. Br. 1° 17' 30" Ø. Lgd.

*Shingles Patch* Nr. 3 sort og hvid lodret stribede Tøndevager er inddragen.

*South Knoll* rød og hvid tærkede Tøndevager er inddragen. 51° 27' 10" N. Br. 1° 11' 10" Ø. Lgd.

*North Knob* sorte Spidstønde er flyttet c. 1¾ Kbl. N. 66° Ø. hen. Den ligger nu i 35 Fod Vand, fra *Maplin* Fyr i S. 8° Ø., 3½ Kml og fra NW. *Shingles* Baake i V. 51° 31' 30" N. Br. 1° 4' 50" Ø. Lgd.

## Nordlige Atlanterhav.

**Vrag m. m. i Atlanterhavet.** I *Atlanterhavet* er Vrag m. m. truffen saaledes:

Den 11te Sept. 51° 0' N. Br. 33° 0' V. Lgd. *Norsk* Bark, »*Hakon Jarls*«, tømmerlastet.

Den 18de Okt. 46° 30' N. Br. 34° 0' V. Lgd. Samme Skib.

Den 1ste Novb. 30° N. Br. 66° V. Lgd. Vrag af et kobberforhudet Skib paa c. 400 Tons med Bunden opad.

Den 13de Novb. 46° 30' N. Br. 8° 20' V. Lgd. Vraget af Bark »*Emilie*«, flydende paa Trælasten.

**Saint Pierre et Miquelon.** Fyret paa *Pointe Plate de Langlade* er ødelagt ved Ildsvaade. Indtil Fyret igen kan tændes, gives Taagesignal hver Nat.

**New Brunswick. Bay of Fundy.** Ved *Gannet Rock* gives Taagesignal nu ved en Eksplosion af Bomuldskrudt hver 20 Minutter, dog kan endnu i kort Tid benyttes et Kanonskud hver 20 Minutter.

**Forenede Stater i Nordamerika. Boston Bay. Massachusetts.** En 8 Fods Pulle er funden tæt ved Midten af Løbet mellem *Great Pigs Rocks* og *Middle Ground*, fra *Egg Rock* Fyr i N. 43° Ø. og fra *Ram Island* Ø-Kant i S. 26° Ø.

**Cohasset Harbor. Massachusetts.** I *The Gangway* er fundet en 10 Fods Pulle c. Kbl. S. 66° Ø. fra *West Shag Rock* og fra *Minots Ledge* Fyr i S. 56° Ø.

**New York Lower Bay. New York.** En sort Stumptønde Nr. 7 er i 24 Fod Vand udlagt ved Ø-Siden af *West Knolls* N.-Ende, fra Midten af *Swinburne Island* i S. 2° Ø. og fra *Old Orchard Shoal* Fyr i N. 83° Ø.

*West Bank* S. Tønde har nu Nr. 9. *West Bank E.* Tønde har nu Nr. 11, *West Bank NE.* Tønde har nu Nr. 13 og *Oyster Island Flats* Tønde Nr. 15.

**Delaware Bay. New Jersey.** Spidstønden, som afmærkede Vraget af »*Aleghany*«, er ombyttet med en rødmalet Lystønde, som viser hvidt, fast Lys. Den ligger fra *Ship John Shoal* Fyr i S. 34° Ø. og fra *Cohansey* Fyr i S. 7° Ø.

**New Jersey og Pennsylvania.** I *Delaware River* ere *Finns Point* forreste Ledefyr, *Newcastle* forreste Ledefyr, *Deep Water Point* forreste Ledefyr, *Schooner Ledge* forreste Ledefyr og *Billingsport* forreste Ledefyr forandrede. De vise nu hvidt Lys med Formærkelser, Lys i 2s, Mørke i 1s.

**Delaware River. Delaware.** En sort og hvid stribet Spidstønde er i 23 Fod Vand udlagt c. 1 Kbl. V. for *Port Penn* Ledefyrerne, fra *Bombay Hook* Fyr i N. 48° Ø. og fra *Reedy Island* Fyr i S. 31° Ø. Vragtønden, som laa tæt ved dette Sted, er inddragen; Vfaget er borttaget.

## Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**Italiens V.-Kyst. Viareggio.** Den 1ste Decb. 1894 forandres Fyrene ved *Viareggio* saaledes, at Fyret paa S.-Molens Hoved bliver grønt, fast, og Fyret paa N.-Molens Hoved rødt, fast. Iøvrigt blive Fyrene uforandrede.

**Sicilien. Kap Peloro.** Fyret paa *Kap Peloro* er beskadiget ved Jordskælv og brænder ikke foreløbig. Indtil et midlertidigt Fyr kan tændes, vises elektrisk Lys fra Batteriet paa *Pynten*.

**Østerrig-Ungarn. Fasana Kanal.** Ved *Fasana Kanal* ere de firkantede, pyramideformede Tønder ved *Grundene Caoran* og *Casada* ombyttede med hvide Spidstønder med Ballon.

**Rusland. Det Sorte Hav.** Stormsignaler gives nu i *Det Sorte Hav* paa følgende Steder:

Pynt *Tharkan*, paa Telegraf-Bygningen, Dag og Nat i 42 Fods Højde.

Ved *Khersonese* Fyr, oven over Taageklokken, Dag og Nat i 28 Fods Højde.

Paa Fyrtaarnet *Kuz-Aul* om Dagen i 185 Fods Højde, om Natten i 127 Fods Højde.

## Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida.** I *Charlotte Harbor* ere *Cape Haze* sort og hvid lodret stribede Spidstønde, 2¼ Kml. Ø. for *Cape Haze*, og *Alligator River* røde Spidstønde Nr. 8, 3½ Kml. V. for *Alligator River*, inddragne.

**San Domingo. Macoris.** Paa *Macoris* Red ligger en Grund, hvorpaa »*Thyringia*« har stødt, fra Fyrtaarnet i Ø. t. S. og fra Huset paa *Pynt Pieza* i S. t. Ø.

Paa Reden skal der ligge flere Grunde.

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

**Brasilien. Rio Grande do Sul.** Ved *Rio Grande do Sul* kunde *Barren* i September 1894 i 27 Dage passeres af Skibe med 10½ Fod Dybgaende.

## Karantænebestemmelser m. m.

*Tyrkiet.* — Skibe fra Havne ved *Adalia Bugt* mellem *Kap Chelidonia* og *Kap Anamony*, samt fra *Det Sorte Hav* mellem *Ineboli* og *Chile*, begge inklusive, underkastes 10 Dages Karantæne og fra Havne mellem *Sinope* eksklusive og *Ineboli* inklusive i Dags Observation.

**Galle & Jessens**  
oljefri, rene Poudre

**Cacao** uden Sukker  
kan særlig anbefales  
til Skibsbrug.

**C. F. LERCHE.**  
58 Gothersgade 58.  
*Extra fin Java Kaffe*  
anbefales.

**Drik og nyd**  
**LIPTONS**  
**THE.**

Lipton har opnaaet det største  
Salg i Verden. I England alene  
sælges over 1 Million Pakker om  
Ugen.

Den eneste **Guldmedaille** for The  
paa Chicago-Udstillingen fik

**Lipton.**

General-Agentur & en gros Lager  
**Simonsen & Nielsen,**  
Bredgade 32. Kjøbenhavn K.

## Alt Skibsarbejde

i Blik, Zink, Messing og Kobber udføres.

**Waldemar Dünweber,**  
Adelgade 14.



**Ny Carlsberg Øl**  
kan særlig anbefales til Skibsproviantering paa  
Grund af dets uovertrufne Holdbarhed.  
Bryggeriets Aftapningsanstalt: Pileallé 5.  
Depot: Toldbodgade 14.

## Dansk Søforsikring for Løsøre,

oprettet 1876,

tegner Forsikring paa Søfolks Effekter  
med danske Skibe.

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

## Flydende Kaffe.

15 à 20 Gram paaskænkes  
kogende Vand, færdig — en Kop  
2 à 2 1/8 Øre. Velsmagende, pa-  
steuriseret, holdbar. Linnésgade  
12. Telefon 3110. H. I. Lassen.

**N. Chr. Rønnes**  
Skibssnedkeri.

Telefonnummer C 1766.

St. Annægade 3.

Kjøbenhavn C.

**S. Jacobsens**  
Sønner,

48, Gothersgade 48,

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

**Aut. Forhryingsagenter,**  
Kjøbenhavn.

**F. Jepsen,** Toldbodgade 2.

**W. H. Wulff,** Toldbodg. 15.

Paa Undertegnedes Forlag er udkommet komplet og faas  
i alle Boglader:

## Uddrag af Danske Søfartslove

af J. A. D. Jensen, Navigationsdirektør.

Pris indb. 3 Kr. 75 Øre.

Denne Lovsamling er den eneste samlede Udgave af de Sø-  
farten vedkommende Love, Reglementer og Forskrifter, som  
det ved Sølovens § 27 er paabudt enhver Skibsfører at have om  
Bord.

G. E. C. Gad, Vimmelskaftet 32.

## Staaltraadstovværk

alle Kvaliteter og Konstruktioner for Transmissioner, Hejse-  
værker, Kraner, Tovbaner etc.

**Galvaniseret Jern- og Staaltraadstovværk, Galvaniserede**  
**Staaltraads Trosser og Kabler samt Liner til Skibsbrug,**  
Lynafledertovværk af Jern og Kobber, Staaltraadsliner til elek-  
triske Buelamper, Transmissions-Tov af Hamp, Manila og  
Bomuld, Transmissions-Tov- og Snoreskiver, Patent-Laase og  
Patent-Smørelse for Staaltraadstovværk etc. leveres fra

**KABELFARRIK, LANDSBERG a/W.**

ved Repræsentanten for Danmark

**W<sup>M</sup> GOTTSCHALCH**

Niels Juelsgade Nr. 1,

Kjøbenhavn K

## Dahlstrøm & Lohmann,

Engineers, Boiler Makers,

Iron & Brass Foundries and Ship Repairers.

By Vildersplads, Copenhagen, C.

## Svendborg Margarinefabrik,

Jes Jensen & Søn,

anbefaler

velsmagende og holdbar Margarine,

tilkendt Guldmedalje i Antwerpen 1894.

Kontor og Lager: Raadhusstræde 4.

## Andersons Præserveringsfarve for Metaller

forhindrer ubetinget Rustdannelse,  
anbefales af det engelske Krigsministerium, Metropolitan railway  
Co. og mange Fabrikker i England.

Forhandlere for Danmark:

**Evers & Co.,**

12. Nybrogade.

## J. C. TEILMANN & Co.

Eneste Vinforretning paa Frihavnen.

Eneste Lager

af dansk, svensk og Aalborg Brændevin.

## GORDON WHISKY

fra

*Pattison, Elder & Co., Leith,*

*faas hos de Herrer Vinhandlere.*

### ABONNEMENTSPRISEN

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

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

hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres.

Bladet udkommes ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelt Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges hos „Adam“, Hejbroplads og Tivoli, „Lynet“, Bredgade, hos Avisvælgere i Havnen og flere Steder.

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

### AVERTISEMENTSPRIS:

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

De øvrige Sider — — — — — 20 — do. 25 —

Moderation for 5 Gange 10 Gange 25 Gange

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

Mindre end 1/2 Side . . . . . 10 % 20 % 4 %

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER FREDAG.

Nr. 64.

Kjøbenhavn, Fredag den 14. December 1894.

1. Aarg.

INDHOLD: Den franske Lovgivning om Skibsbygnings- og Søfartspræmier, af E. T. — Literatur. — Søulykker i Oktober Maaned 1894. — Skibsreparationer i England. — Friske Grøntsager ombord. — Fraværende Sømænds Valgret. — Om Vandrørskedler til Skibsbrug. — Ferdinand de Lesseps. — Fra Kjøbenhavns Frihavn. — Ugens Havarier. — Fra Sø og Land. — Skibsefterretninger. — Fragtberetninger. — Efterretninger for Søfarende.

H. P. Sundorph, Kjøbenhavn K.,

en gros — THEHANDEL — en detail

(grundlagt 1776).

Originale Pakninger med indregistreret Varemærke og Plombe faas overalt i Danmark.

Telegr.-Adr.:  
"The, Kjøbenhavn".

Telefon  
Nr. 339.

**J. Chr. Petersens  
Papirhandel,**

Store Kirkestræde 1.  
Grundet 1845. — Telefon 243.

**Skibsdagbøger,**  
trykt paa klassificeret Papir.  
Obs. Trykt Brugsanvisning i  
hvert Expl.

**Linoleum**

og

**Voxdug**

til

Kahytter og Trapper,  
bedste Fabrikata.

**E. Meyer,**

St. Kjøbmagergade 26.

**Anders Nielsen,**

Fredericiagade 27.

**Største Lager**

af

**Fedevarer.**

**Frits Ortmann**

Oversættelsessagfører,

Niels Hemmingsensgade 4,

Nr. 9—3.

**Cacaopulver,**

Kæks, Biscuits, Chocolate,  
Confekt.

Brødr. Tychsens Fabrikslager,  
Lille Kannikestræde 3, Kjøbenhavn K.

**Dækskoste**

Dækskoste, 13 Rækker halvstive Piasava	6 Kr.	pr. Dusin.
do. 13 do. fint Piasava ud-		
mærkede Koste til Spulning af Dækket	7 ,	,
Tjærekoste, rene Børster	7 ,	50 ,
Levanger	7 ,	,
Kosteskaffer	1 ,	,

Alle Sorter Malerpensler anbefales. Ethvert Rederi samt Damp- og Sejlskibsførere vil se deres Fordel ved at købe deres Forbrug af Børstenbinderarbejde direkte hos mig, da jeg fabrikerer det selv. Ingen Specialiteter; som Fagmand udfører jeg alt til Faget henhørende. Telefon Nr. 2625.

**HANS PREHN,**

Børstenbinder.

Fabrik for Dæks- og Gadekoste.

Vesterbrogade 46.

**J. W. Jessens Bagerier, Gammelmønt.**

Rugbrød, grovt og fint. Sigtebrød. Landbrød. Hamburger-Surbød.

**Antinonin**

(Lugtfrit Antinonin-Carbolineum)

fra

Friedr. Bayer & Co., Elberfeld,

Dette nye Præparat, der i Udlandet er praktisk prøvet og anerkjendt af Videnskabsmænd og Autoriteter har hurtigt faaet en udbredt Anvendelse i

**Bygningshygiejnen og Bygningstekniken.**

Antinonin virker dræbende paa Bakterier, tilintetgjør Skimmelsvampe og forhindrer deres Opstaaen saavel paa Mursom paa Træværk, udtørre fugtige Vægge samt fugtigt Træ og borttager den derfra hidrørende sundhedsfarlige ilde Lugt. I stærk fortyndet Tilstand anvendes Antinonin med Held til Udryddelse af Bladlus, Orme og andre skadelige Insekter paa Træer og Smaaplante.

Brochurer og Brugsanvisninger faas i Eneudsalget for Danmark hos

**A. Stelling,**

6, Gl. Torv, Kjøbenhavn, K.

Prøv

**Tenneriffa**

en fortrinlig Dessertvin pr. Btl.  
Kr. 1,50.

**P. Weile & Søn.**

Aalborg. Grundl. 1822. Kjøbenhavn,  
Ny Østergade 7. Telef. 3530.

**C. F. Schlüter,**

Skandinaviens største  
Skibshandel.

Etableret 1857.

En gros Lager af Maskin- og  
Cylinderolier.

Alle Arter Maskin-Pakninger etc.  
26, Peder Skramsgade,  
Kjøbenhavn K.

**Emil Felumbs**

**Pianofabrik,**

Vestergade 20, Kjøbenhavn.  
Tilkjendt Medaille i Chicago 1893.

**Ankere & Kjæder,**

Tougværk og alle  
Skibs-Inventarier

anbefales fra Lager.

**John Forbæch,**

St. Annæ Plads 19 & 21.

**Jens Emil Juhl,**

Hovedagent for

Dansk Livsforsikringsselskab

**HAFNIA**

Raadhuspladsen 51. Kontortid 9—5.  
Telefon 3326.

Telefon  
Nr. 2250.

**J. Chr. Herskind,**

Telegr.-Adr.  
„Kontrol“.

Frihavnens Kontorbygning,

Kjøbenhavn Ø.

**Kontrolforretning** ved Modtagelse og Afle-  
vering af Varer.

**Spedition og Kommission.**

Prima Referencer.

**Køb, Salg og Nybygning**

af Sejl- og Dampskibe, Uddybningsmateriel, Transport-  
pramme med og uden Motorer, Losse- og Ladeapparater,  
Bugserdampere og Fiskerfartøjer med Petroleumsmotorer  
indtil 100 indicerede H. Kraft, udføres fordelagtigt ved

**Ingeniør Andr. Vang, Kjøbenhavn,**

Nørrefarimagsgade 31A, 1. Sal.

## Den kgl. Hof-Smørhandel

H. Svendsen,  
St. Kirkestræde 4.

Fint & fineste Smør anbefales til Provantering saavel i Fustager og Krukker som hermetisk tillukkede Daaser.

## Rugbrød

A **Frederiksberg** A

er udmærket og holdbart. Gulmedaille i Amsterdam.

Galle & Jessens  
oljefri, rene Poudre

Cacao uden Sukker

kan særlig anbefales til Skibsbrug.

C. F. LERCHE.

58 Gothersgade 58.

Extra fin Java Kaffe anbefales.

Drik og nyd  
**LIPTONS THE.**

Lipton har opnaaet det største Salg i Verden. I England alene sælges over 1 Million Pakker om Ugen.

Den eneste Gulmedaille for The paa Chicago-Udstillingen fik

**Lipton.**

General-Agentur & en gros Lager  
**Simonsen & Nielsen,**  
Bredgade 32. Kjøbenhavn K.

**E. Husted & Co.**

Merchants & Ship Brokers,  
Newcastle on Tyme.  
Telegrams: Husted.

**S. Jacobsens**

Sønner,

48, Gothersgade 48.

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

Til Provantering  
anbefales

godt holdbart Smør til en gros Priser.

**H. P. Erichsen,**  
8, Admiralgade 8.

## LANDMANDSBANKEN

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

**Fred. Drost,**

Maskinværksted og Smedie,

Ny Kalkbrænderi (ved Nordre Frihavn).

**Maskinreparatur**

af enhver Art.

Adgang til Ophalerbedding for mindre Dampbaade.

**A. J. Rosenfeldts**

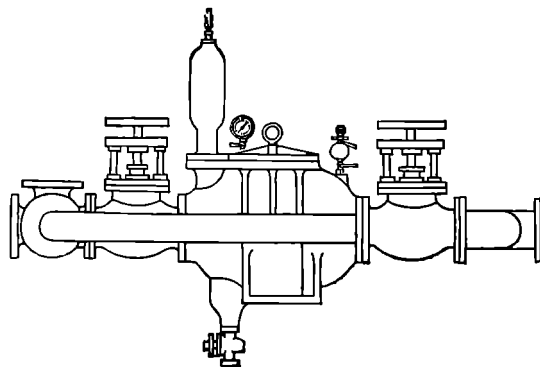
Skibs- og Baadebyggeri,

Patent Ophalingsbedding,

Udsalg af Aarer og Stager,

Ny Kalkbrænderi, Ø.

**Edmiston's Fødevands-Filter.**



Filter for Landkjøder.

Skibs-Filter.

**FRED. STIELTJES & Co.**

Bredgade 43, Kjøbenhavn.

**C. W. Obel's**

Cigar- og Tobaksfabrikker i Aalborg.

Lager og Udsalg i Kjøbenhavn:

**Frederiksberggade Nr. 1.**

Telefon 3669.

**Skibsblokke**

og Alt under denne Branche hørende billigst.

**Carl A. Petersens Enke,**

Telefon Nr. 1728.

Strandgade 32, Kjøbenhavn C.

**Tuborg Øl**

anbefales paa Grund af dets Holdbarhed særlig til Skibsprovantering.

**Flydende Kaffe.**

15 à 20 Gram paaskænkes kogende Vand, færdig — en Kop 2 à 2 1/3 Øre. Velsmagende, pasteuriseret, holdbar. **Linnésgade 12.** Telefon 3110. H. I. Lassen.

**Em. Z. Svitzers**

Trælasthanvel,

Kjøbenhavn.

Lager af forskellige fremmede Træsorter.

»Jarrah«, »Teak«, »Mahogni«, »Pitch-Pine«, »Kauri-pine«.

Eneagenturet for Danmark og Tyskland

for

**Robson, Miller & Co.,**

Trælastexportører,

Newcastle on Tyme.

Direkte Tilbud paa Forlangende.

**Em. Z. Svitzers**

**Bjergnings-**

**Entreprise,**  
Kjøbenhavn.

Bjergningsbaadenes Navne:

»Em. Z. Svitzer«, »Katte-

gat«, »Frederikshavn«,

»Helsingør«, »Øresund«,

»Skandinavien«,

»Drogden«, »Hertha«,

»Kastrup«, »Rügen«.

Station: Telegrafadresse:

Kjøbenhavn, Svitzer.

Kastrup, Hoyer.

Frederikshavn, Svitzerlund.

Korsør, Jørgensen.

Helsingør, Gottlieb.

Albuen, Gunnersen.

Gøteborg, Elfversson.

Trelleborg (Sverig), Smith.

Greifswald, Spruth.

Gibraltar, Turner.

**Orgel-Harmoniums**

og alle

**Musik-Instrumenter**

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

**Petersen & Støenstrup,**

Lille Kongensgade 40 og Axelhus 2 B.

**Anti-magnetiske**

**Ankergangs-Uhre**

fra 20 Kr.

**Halv-Chronometere**

fra 50 Kr.

**Marinekikkerter og Barometere.**

Alle Reparationer udføres.

**PALLE SØRENSEN,**

6, Sølvtorvet 6.



## Den franske Lovgivning om Skibsbygnings- og Søfartspræmier.

I en nylig udkommen Oversigt over fransk Lovgivning i 1893 (Annuaire de législation française, publiée par la société de législation comparée) findes bl. a. en Gengivelse af Loven af 30te Januar 1893 »sur la marine marchande« med oplysende Noter, hvoraf følgende er et Uddrag.

En fransk Lov af 29de Januar 1881 indledede, i det Øjemed at ophjælpe den franske Handelsflaade, et Opmuntringssystem i Form af Præmier dels for Skibsbygning og dels for Skibsfart. Loven skulde gælde i 10 Aar og er senere fornyet først for et Aar, derpaa to Gange for 6 Maaneder. Den sidste Forlængelse udløb den 31te Januar 1893.

Med Hensyn til Skibsfarten har Loven af 1881 givet delvis tilfredsstillende Resultater, idet Antallet af franske Skibes Langfarter — for hvilke Præmierne alene galdt — er vokset i temmelig stort Omfang. Medens der i 1881 kun var to regelmæssige Dampskibsruiter i Langfart (Chargeurs-Réunis du Havre og Transports Maritimes de Marseille) foruden de subventionerede Postruter, var der 19 i 1891. Vel er den franske Handelsflaades samlede Tonnage ikke vokset meget i det nævnte Tidsrum, men Dampskibe afløse dog gradvis Sejlskibene (Antallet af franske Sejlskibe i Langfart er siden 1881 gaaet ned fra 652 til 287, medens Antallet af franske Dampere i Langfart er vokset fra 66 til 134; den samlede Tonnage af franske Skibe i Langfart er tiltaget med 28,000 Tons), og Materiellet er nu paa Højde med Udlandets. Af Frankrigs Skibe er for Tiden kun 7 pCt. ældre end 25 Aar (af Englands 6,5 pCt.)

Hvad derimod den franske Skibsbygning angaar, have Resultaterne af Loven af 1881 ikke været gunstige. Fordum byggedes Størstedelen af den franske Handelsflaade i Frankrig selv; nu for Tiden er Forholdet derimod saa forandret, at c.  $\frac{2}{3}$  deraf er af fremmed Oprindelse (i Ti-Aaret 1881—90 er 205,705 Tons af fransk Konstruktion; 382,060 af fremmed — heri ikke medregnet de Dampskibe, der tilhøre de særlig subventionerede Linier, ialt 124,000 Tons, idet disse skulle bygges i Frankrig). Man regner gærne, at Bygningen af almindelige Dampskibe i England koster 300 francs pr. Brutto-Ton, men i Frankrig 420. Da der saaledes er en Forskel af 120 fr., er det ikke til at undres over, at franske Redere søge til engelske Værfter.

Ligesom Loven af 1881 altsaa ikke synes at have beskyttet den franske Skibsbygning tilstrækkelig, saaledes har den heller ikke stillet sig gunstig nok overfor Sejlskibsflaaden trods dennes uomtvistelige Betydning i forskellige Retninger. Den franske Sejlskibsflaade var i 1880 den 6te i Rækken med 541,853 Tons; i 1890 er den overfløjet af Rusland og Grækenland og bleven Nr. 8 i Rækken med 298,787 Tons.

For nu samtidig med den ældre Lovs Udløb at raade Bod paa disse Mangler er der efter grundige Undersøgelser og indgaaende Forhandlinger udstedt en ny Lov den 30te Januar f. A.

Denne Lov gennemfører følgende Forandringer i den tidligere Tilstand:

1. Til Beskyttelse for de franske Skibsbyggere\*) ere Skibsbygningspræmierne forhøjede. Disse Præmier tilsigte — siger Loven — at ækvivalere de Toldafgifter, som Skibsbyggerne direkte eller indirekte maa betale af de Materialier, de anvende. For Jern- og Staaelskibe er Præmien pr. Brutto-Ton forhøjet fra 60 francs (den ældre Lovs Præmie) til 65 fr. For Træskibe er den forhøjet fra 20 og 10 fr. henholdsvis for Skibe paa 200 Tons eller derover og for Skibe paa under 200 Tons til 40 og 30 fr. henholdsvis for Skibe paa 150 Tons eller derover og for Skibe paa under 150 Tons. »Denne Forhøjelse for Træskibe er — sagde Ordføreren i Senatet — en udmærket Forholdsregel, der navnlig vil komme Fiskeriet tilgode. Derhos vil den saaledes opmuntrede Skibsbygning skabe et vigtigt Marked for vore Skove og uddanne værdifulde Arbejdere for vore Arsenaler«. — Præmien for nye Maskiner og Kedler eller nye Dele af saadanne er forhøjet fra 12 og 8 fr. til 15 fr. pr. 100 Kilogr.

2. Hvad Søfartspræmierne angaar, da ere disse forhøjede for Sejlskibenes Vedkommende og Beregningsmaaden forbedret (bl. a. regnes der nu efter Brutto-Tons, medens der tidligere regnedes efter Netto); derhos ere Præmierne udvidede til ogsaa at gælde for den Fart, der benævnes »cabotage international«, men derimod ophævede, forsaavidt angaar de under fransk Flag sejlene Skibe, der ere byggede i Udlandet.

Ved Langfart (»voyages au long cours«) forstaar Loven Farter udover følgende Linier:

- mod Syd den 30te nordlige Breddegrad
- mod Nord den 72de nordlige Breddegrad
- mod Vest den 15de Længdegrad (fra Paris)
- mod Øst den 44de Længdegrad (fra Paris),

medens den ved »cabotage international« forstaar Farter indenfor de angivne Grænser mellem Frankrig og Algiers Havne paa den ene Side og fremmede Havne paa den anden Side eller mellem fremmede Havne indbyrdes, og ved »cabotage français« Farter mellem Frankrigs (derunder Algiers) Havne indbyrdes.

Som Grund til at indrømme Søfartspræmier nævner Lovens § 5, at der bør gives Handelsflaaden en Godtgørelse for de store militære Byrder, der paalægges den (Flaaden har i Koffardimandskabet en Reserve, der kan indkaldes i Alderen fra det 20de til det 50de Aar; derhos fremhæver Loven udtrykkelig Statens Ret til i Krigstilfælde at tage Handelsskibene i Brug for sine Formaal). Under Forhandlingerne om Loven henvistes der imidlertid navnlig til, at man burde ophjælpe Rederivirksomheden ligesaavel som saa mange andre Virksomheder, men at dette ikke kunde ske ved Told, og derfor burde ske ved Præmier. — Naar man har udvidet Præmie-Systemet til ogsaa at gælde for »cabotage international«, er dette særlig begrundet i, at medens det franske Flags Andel i Langfarten i de forløbne Aar — formentlig under Indflydelse af Præmierne —

\*) Den franske Toldlov af 11te Januar 1892 indskrænker sig til at belægge Indførslen af fremmede Skibe i Frankrig med en Told af 5 fr. pr. Ton i Maksimums-Tariffen og 2 fr. i Minimums-Tariffen.

er vokset, er dets Andel i den korte Fart mellem franske og fremmede Havne taget af. Den største Del af denne sidste (derunder hele Kultransporten mellem England og Frankrig) foregaar under engelsk Flag.

Loven af 1893 er bestemt til at gælde i 10 Aar, men ethvert i Frankrig bygget Skib, der indregistreres i Løbet af denne Tid, erhverver Ret til Søfartspræmier i 10 Aar fra sin Indregistrering (ikke blot som efter Lov af 1881 i 10 Aar fra Lovens Dato). Præmien udgør i Langfarten pr. Brutto-Ton og pr. 1000 Sømil 1 fr. 10 cent. for Dampskibe og 1 fr. 70 cent. for Sejlskibe; men aftager med nogle Centimer hvert Aar. Den tilstaaes kun Sejlskibe paa mindst 80 Brutto-Tons og Dampskibe paa mindst 100 Brutto-Tons. Den nævnte Takst svarer, naar Hensyn tages til den forandrede Beregningsmaade, for Dampskibes Vedkommende til den tidligere, medens den for Sejlskibe betegner en ikke ringe Forhøjelse (fra 1 fr. 45 cent. til 1 fr. 70 cent.). For »cabotage international« udgør Præmierne  $\frac{2}{3}$  af de nævnte Beløb; i Sejlads mellem fransk og fremmed Havn maa Afstanden dog mindst være 120 Sømil, for at give Ret til Præmie. »Cabotage français« faar ingen Præmie. — En Ekstra Præmie af 25 pCt. tilstaaes de Dampskibe, der bygges efter Planer, der ere godkendte af Marineministeren. — Alle Skibe, der hævde Farts-Præmier, ere forpligtede til paa Handelsministeriets Forlangende at føre Brevpost gratis og Postpakker efter almindelig Takst.

Af alle Præmierne, Skibsbygnings- saavel som Fartspræmierne tilbageholdes 4 pCt., der skal anvendes til Understøttelse af eller til Oprettelse af nyttige Institutioner for Søfolk.

De aarlige Udgifter, der ville følge af denne Lov, ere blevne anslaaede til 5,194,000 fr. til Skibsbygningspræmier og 8,582,000 fr. til Fartspræmier, ialt 13,776,000 fr., hvilket er 3,276,000 fr. mere end efter den ældre Lov.

Nogle Overgangsbestemmelser og nogle Detailregler, der tiilsigte at afværge forskellige nærliggende Misbrug er der ingen Grund til at gaa nærmere ind paa. Derimod kan endnu som et Moment af Interesse nævnes, at det under Forhandlingerne om Loven blev fremhævet, hvorledes Bestemmelsen i Dekretet af 21de September 1793 at »intet Skib kan anses for fransk . . . naar ikke Officererne og  $\frac{3}{4}$  af Mandskabet ere franske« har bragt næsten hele Farten indenfor de franske indo-kinesiske Kolonier over paa engelske og tyske Hænder, idet de Skibe, der til Stadighed befare de tropiske Have, ere nødte til at rekrutere Størstedelen af deres Mandskab blandt Indfødte, eftersom europæiske Matroser ikke kunne taale Heder. M. Le Myre de Vilers foreslog derfor at forandre den nævnte Regel for Skibe, der udelukkende befare tropiske Have, derhen, at det var tilstrækkeligt for at opnaa Ret til Præmie, at Kaptajnen og  $\frac{1}{4}$  af Mandskabet var fransk. Dette Forslag blev dog taget tilbage, da Marineministeren lovede at gøre Sagen til Genstand for nærmere Behandling — et Løfte, der, saavidt sés, endnu ikke har affødt noget Resultat i Lovgivning.

Det ovenfor beskrevne Præmiesystem har ogsaa fundet Efterligning i andre Lande, navnlig i Italien ved Love af 6te December 1885 og 30te Juni 1889. Hvad Værdi der kan tillægges slige kunstige Midler — naar Sagen sés fra et almindeligt Samfundsstandpunkt — er selvfølgelig

ligesom Spørgsmaalet om Beskyttelse overhovedet Genstand for meget delte Meninger.

E. T.

## Literatur.

Justus Perthes' See-Atlas. (For Danmark i Kommission hos Georg Chr. Ursins Efterfølger, Kjøbenhavn). Under dette Navn foreligger fra Justus Perthes Forlag i Gota en Samling af 24 farvetrykte kobberstukne Kort, nemlig:

- 1) Den nordlige Stjernehimmel.
- 2) Den sydlige Stjernehimmel.
- 3) Verdenskort, politisk Oversigt og Hovedruter.
- 4) Jordmagnetisme, Misvisning og Horizontal-Intensitet.
- 5) Isothermer og Havstrømninger, Aarsisothermer for Luften og Havets Overflade.
- 6) Isobarer og Vinde i Januar og Juli.
- 7) Atlantiske Ocean.
- 8) Nordatlantiske Ocean om Sommeren.
- 9) Nordatlantiske Ocean om Vinteren.
- 10) Havne ved det Atlantiske Ocean.
- 11) Nordsøen.
- 12) Havne ved Nord- og Østersøen.
- 13) Jade-, Elb- og Vesper-Mundinger.
- 14) Østersøen.
- 15) Vestlige Middelhav.
- 16) Østlige Middelhav.
- 17) Det Indiske Ocean.
- 18) Havne ved Middelhavet og det Indiske Ocean.
- 19) Bagindiske og kinesiske Farvande.
- 20) Det Store Ocean.
- 21) Havne ved det Store Ocean.
- 22) Vestindiske Farvande.
- 23) Nord-Polarhavet.
- 24) Syd-Polarhavet

og desuden 127 Havneplaner samt en Del nautiske Notiser og Tabeller.

Efter Udgiverens Formening skal dette Atlas afhjælpe et længe følt Savn og blive en uundværlig Haandbog saavel for de egentlige Søfarende som for Passagerer, der foretage Rejser over Havene.

Endskønt vi i høj Grad beundre Kortenes store Tydelighed, til Trods for den forbausende Mængde Oplysninger de indeholde, naar henses til det lille Lommebogsformat, hvori Atlaset fremtræder, saa kunne vi dog ikke ret faa Øjet op for den store Nytte, som de skulle kunne yde Søfolk og da særligt Navigatorer.

Utvivlsomt vil enhver Skibsfører, der gaar paa længere Rejser, være i Besiddelse af de nødvendige Oversejlingskort, og han vil vel ogsaa nok til sin Raadighed have Farvandsbeskrivelser samt Strøm- og Vindkort m. m., som kunne give bedre og fyldigere Vejledning end Justus Perthes' »See-Atlas«, ligesom vi ogsaa ere forvissede om, at han paa Forhaand kender en Del mere til Søkort, Kompas, Lod, Bestikregning, Bredebestemmelse m. m., end der vil kunne læres af de højst kortfattede nautiske Notiser, som findes vedføjede.

Endvidere synes os de to Stjernekort ikke heldige til Brug for Navigatorer, eftersom de ikke alene omfatte Stjerner, der kunne bruges til Søs, nemlig af 1ste og 2den Størrelse, men ogsaa mange langt mindre, hvorved Overblikket skades, uden at Orienteringen samtidig lettes derved.

Op endelig staar det os klart, at de mange Havneplaner paa Grund af deres ringe Maalestok, ikke ville faa nogen nævneværdig Betydning for Skibsfarten. Betragtes saaledes f. Eks. Kortet over Kjøbenhavn, ser man, at det paa et Areal af c. 3 Kvadrattommer ikke alene indeholder en Plan over selve Byen med noget af Omegnen samt

den gamle Havn, men desuden et Stykke af Kalvebodstrand, Yderreden, Inderreden, ja selv Frihavnen, hvad der tydelig viser, at Kortet er ført fuldstændig til Dato, men at man forøvrigt maa savne mange forskellige Enkeltheder deri, og at det ikke godt kan benyttes til at sejle paa.

Bliver »See-Atlas« saaledes efter al Rimelighed ikke nogen uundværlig Haandbog for Skibskaptajner, er der, særlig i Betragtning af den fabelagtig billige Pris, langt større Sandsynlighed for, at det vil blive et højest værdifuldt Hjælpemiddel for Eleverne paa Navigationsskolerne ved Undervisningen i nautisk Geografi og Meteorologi, ligesom det sikkert ogsaa vil kunne være til stor Gavn for de mange Styrmand, der ikke have tilstrækkelig Lejlighed til at følge Navigeringen i Søkortene.

## Søulykker i Oktober Maaned 1894.

(Efter Meddelelse fra Bureau Veritas).

### Sejlskibe.

30 amerikanske, 18 britiske, 2 chilensiske, 5 danske, 3 hollandske, 12 franske, 6 tyske, 2 italienske, 19 norske, 5 russiske, 2 spanske, 3 svenske, ialt 107.

### Dampskibe.

1 amerikansk, 1 australsk, 15 britiske, 1 fransk, 2 tyske, 1 norsk, 1 spansk, ialt 22.

### Aarsager til Forlisene.

#### Sejlskibe.

Stranding 56, Kollision 4, Sunkne 10, Forlattede 26, Kon- demnation 9, Savnede 2; ialt 107.

#### Dampskibe.

Stranding 15, Kollision 5, Ild 1, Sunkne 1; ialt 22.

## Skibsreparationer i England.

Vi have modtaget følgende:

Det er ikke saa let for en Skibsfører, naar han kommer i Havn fra en lang Rejse, at sætte sig ind i Forholdene og han maa næsten overalt betale Lærepeng, især i England, hvor meget er afhængigt af Fagforeningerne, som i de større Byer regere despotisk. Man gør bedst i at have fast skriftlig Kontrakt med alle, som udføre noget Arbejde paa Skibet, da man ellers temmelig sikkert bliver narret, især hvis der er Reparationer at udføre ved Skibet. Under mit Ophold nu for nylig i London tog jeg Skibet i Tørdok, havde Kontrakt om at hente Skibet, dokke det og tage det tilbage igen, hvor det laa; dette blev ogsaa rigtig udført, men jeg havde udtrykkelig forlangt af Tømmermesteren, at alt Arbejde, der var at gøre ved Skibet, enten Reparation eller Nykobring, skulde udføres pr. Dagløn, som han sagde mig var 7 sh. pr. Dag og 10/6 for Formanden. Skibet kom i Dok paa en Fredag, og Lørdag Morgen kom 2 Mand i Arbejde ved et Stykke Straakæl, siden kom et Par i Lasten, for at gøre Støtter og Bjælke i Orden, samt 4 Mand ved Eftersyn af Kobret; Kl. 1½ E. M. var alt færdigt og jeg mente at have at betale for 8 Mand 1 Dag og Formanden, altsaa £ 2. 16 + 10/6 = £ 3. 6. 6, men fik en Regning paa £ 9. 15. 6 foruden 10/6 til Formanden; det var efter hvad de kaldte piecework; hver lille Ting, der var gjort, var sat til en vis Pris, saa det hele kom op til den Sum; min Protest nyttede ikke; selv engelske Skibsredere og Advokater sagde mig, at jeg kunde ligesaa godt betale; der kunde intet gøres

derimod; desuden var som sædvanligt Materialerne sat til dobbelt Pris og der var tillige beregnet for brugt Værktøj; det hele løb op til £ 18. 16. 6; det vilde i Hamburg have kostet c. M. 200,00. Saadan er Forholdene i de fleste Retninger i England og derfor vil jeg raade enhver Skibsfører til at være agtpaaagivende.

C.

## Friske Grøntsager ombord.

Vi have modtaget følgende:

Hr. Redaktør! Da jeg paa flere Steder har hørt Tale om, at Skørbug paa lange Rejser ofte indtræffer, naar Mandskabet i længere Tid ikke har nydt Grøntsager, ligesom Sygdommen efter Sigende hæves, naar der atter er Adgang dertil, skal jeg her ikke undlade at meddele Dem et Middel til at skaffe frisk Grønt om Bord paa hvilkensomhelst Tid og Sted. Der findes en Plante, der kaldes Karse, som er meget almindelig brugt hakket paa Smørrebrød, da den i Smag nærmer sig til Radiser. Denne Plante kræver ikke meget for at vokse. Frøet saas paa lidt fugtigt Vat og spirer i Løbet af et Par Dage. Efter en Uges Forløb kan det bruges. Naar man altsaa forsyner et større Skib med et Par Pund Karsefrø inden Afrejsen, vil man have nok for lang Tid, naar man saar efterhaanden som det bruges. Skaalen eller Bakken, hvori Vattet lægges, maa af og til forsynes med Vand eftersom dette fordamper. Jo tykkere Vatlagene ere, jo bedre vokse Planterne, som i godt Vejr kunne sættes paa Dækket for at faa Luft og Sol. For de Skibe, der føre Fjerkræ med, kan det maaske ogsaa være interessant at høre, at Byg og Havre trives ganske godt i Vat. Der kan da ved Lejlighed ogsaa falde lidt Grønt af til Hønsene. I Haab om, at mine Meddelelser maa være til Nytte, tegner jeg ærbødigst

J. C. Jensen.

Lærer, Fanø.

## Fraværende Sømænds Valgret.

Fra Nordby, Fanø, skrives til os:

Ved et nylig foretaget Valg af 4 Medlemmer til Kommuneraadet her i Nordby, følte rigtigt det uheldige ved, at en fraværende Sømænd ikke har nogen Stemme ved saadanne Valg. Vi hjemme værende Sømænd onskede en Repræsentant i Raadet, for at varetage vore Interesser, imedens vi ere paa Farten; igennem alt det nye og fremmede, der trænger sig ind paa os, trues vor økonomiske Eksistens; der arbejdes paa store Forandringer og Anlæg af Gader og Veje, hvortil vi ville blive nødt til at gøre efter vore Forhold store Laan og bebyrde os med store Afgifter, som vi i disse daarlige Tider ikke kan bære, men som vil tvinge os til at flytte fra Øen, endskønt Fanø jo saa at sige eksisterer ved Søfarten; hvis alle Vælgere vare til Stede, vilde vi have betydelig Majoritet; dog var det kun med megen Møje, at vi vare i Stand til at faa en Repræsentant igennem. Derfor opfordrer jeg igennem »Dansk Søfartstidende« alle i Søfarten interesserede til at arbejde hen til at faa en Adresse i Gang til Regering og Rigsdag, om at give den fraværende Sømænd Adgang til at afgive sin Stemme, enten ved Fuldmagt eller skriftlig, baade til Rigsdags- og til Kommunalvalg; i Norge arbejdes der jo allerede derpaa, og man skulde dog synes at det baade er Ret og billigt, at vi kunde afgive vor Stemme under alle Forhold, da vi især her paa Fanø maa bære den største Del af Udgifterne, baade de direkte og indirekte. Jeg har endnu, skønt 47 Aar og Skibsfører i 22 Aar, aldrig været hjemme og afgivet Stemme ved Rigsdagsvalg og kun 3 Gange ved Kommunevalg, saa man jo saa godt

som ingen Indflydelse har havt, og vi maa dog bære Skylden med, naar noget er forkert gjort og burde ændres.

## Om Vandrørskedler til Skibsbrug.

(Fortsat).

### IV. Kedelvandets Cirkulation.

Naar Dampen sættes op i en Vandrørskedel, overføres Forbrændingsprodukternes Varme gennem Rørvæggene til Kedelvandet; herved indtræder der en Forskel i Kedelvandets Vægtfylde, Vandet i Rørene bliver lettere end Vandet i Nedtagerørene, og en Cirkulation opstaar. Det varmere Vand stiger op mod Vandoverfladen og bliver erstattet af koldere, tungere Vand. Kort Tid, efter at Fyrene ere tændte, vil Kedelvandet overalt have omtrent samme Varmegrad, og Dampdannelsen begynder. Det hydrostatiske Tryk i Kedelrørene og Nedtagerøret er selvfølgelig ens, fordi dette Tryk er uafhængigt af Tværnittet, altsaa ogsaa af muligt tilstedeværende Dampbobler, men, naar Dampdannelsen begynder, vil denne selv og Dampens Bevægelse gennem Vandmassen holde Cirkulationen gaende; denne vil være kraftigst, naar Tætheden af Blandingen af Vand og Damp i Nedtagerørene er det halve af Vandets Tæthed. Ved Forsøg har Thornycroft udfundet, at i hans Kedel strømmer der 105 Pund Vand op gennem Kedelrørene for hvert Pund Damp, som forlader disse. Paa den anden Side er der den Mangel ved denne Kedel, hvis Kedelrør udmunde over Vandoverfladen, at Vandcirkulationen ikke kan komme i Gang, før Vandet kan løftes op til Rørmundingerne.

En kraftig og en regelmæssig Vandcirkulation er en Hovedbetingelse for en Vandrørskedels gode Funktionering; den fremkalder en ensartet Opvarmning og Udvidelse af Kedellegemet, muliggør en rask Dampopsætning og Dampudvikling, hæmmer Dannelsen af Kedelsten og beskytter Rørvæggene mod at blive overhedede. Det sidste har sin Grund i, at Vandet ved sin hurtige Strømning gennem Rørene er i Stand til at optage Varmen fra Rørvæggene, ligesaa hurtigt som den er naaet gennem disse. Trods Forbrændingsprodukternes høje Varmegrad paa Rørenes Yderflader, ere Rørvæggene, saa længe Rørene ere rene, forholdsvis kolde, nemlig kun lidt varmere end Kedelvandet; ere Rørene dækkede med et Sod-, Sten- eller Fædtag kan selv den kraftigste Vandcirkulation ikke hindre, at Rørvæggenes Varmegrad stiger højt over Kedelvandets Kogepunkt, og i værste Tilfælde bliver Rørene overhedede og smelte eller forbrænde.

Vandcirkulationen og Rørenes Tværnsnit maa svare sammen; jo højere Varmegraden og jo længere Kedelrørene ere, des større maa ogsaa disses Tværnsnit være, da Rørene ellers kunne blive gennemstrømmede af Damp, alene paa Grund af en mangelfuld Vandcirkulation. Rørene nærmest Fyret bør derfor have det største Tværnsnit. Hvor denne Regel ikke er bleven fulgt, har det vist sig, at Rørvæggene let blive overhedede, og flere Vandrørskedler have af denne Grund vist sig at være mislykkede.

Rørene maa altsaa have en vis Størrelse af Hensyn til Vandcirkulationen, men paa den anden Side maa Rørværnittet ikke være saa stort, at en indtrædende Rørsprængning kan medføre Fare for Personalet. Af disse Grunde svinger Kedelrørenes Diameter i de forskellige Vandrørskedler mellem 1" og 4". Da Rørene ere under Spænding, vil Trykket altid søge at flænge Røret op, hvor dette har en Revne eller Svaghed, hidrørende fra slet Sammensvejsning eller Turing. Dette mindre heldige Forhold findes ikke ved Pladekedlen; her søger Trykket snarest at lukke Revnen.

### V. Højere Kedeltryk.

En af Hovedfordelene ved Vandrørskedlen er, at denne uden Vanskelighed kan forfærdiges stærk nok til at ar-

bejde med et endog meget højt Kedeltryk. Store Pladekedler, der skulle arbejde med et Kedeltryk af 200 Pund paa □" og derover ere meget vanskelige at forfærdige, navnlig paa Grund af de uforholdsmæssige Godstykkelser, som Yder- og Inderskallen maa have. Da dens Dele ere underkastede meget uensartede Spændinger, maa man sikre sig mod Lækager og Brud ved at anvende en lille Arbejdsbelastning; Pladekedlens svageste Del er Fyrkanalen, fordi denne er underkastet Dampens udvendige Tryk; er Kanalen ikke nøjagtig cylindrisk, vil der stadig være en Tendens til Sammenklapning; man maa derfor benytte kostbare Afstivninger, og dog er den ikke stærkere, end at man jævnligt hører om sammenklappede Kanaler; kun ved at drage den omhyggeligste Omsorg for at holde den fri for Sten eller Olie, kan man stole paa at den kan bære Trykket. De uensartede Udvidelser og Sammenstrækninger af Yder- og Inderskal fremkalder lække Samlinger; Vandcirkulationen er ofte saa mangelfuld, at efter Dampopsætningen har Kedlens øverste Del Dampens Varmegrad, medens Bunden endnu er kold.

I Vandrørskedlen ere Delene underkastede simpel Strækning, idet den bestaar af Rør, udsatte for et indvendigt Tryk. Kraftpaavirkningerne lade sig med Lethed beregne, og man behøver derfor ikke at forøge Godstykkelserne paa Grund af Usikkerheden om Størrelsen af de virkende Kræfter. Selv med smaa Godstykkelser vil Kedlen være stærk nok til et højt Kedeltryk.

Der er to Grunde til at benytte et højere Kedeltryk end det nu anvendte. For det første kan man med en given Størrelse af Maskinen opnaa en større Kraftudvikling, thi jo større Trykket er paa Stemplet, des mere Arbejde udrettes der i Cylindren, des større bliver altsaa Maskinens Hestekraft. Dernæst kan man med et højere Kedeltryk opnaa en mere økonomisk Maskine, thi med det større Tryk kan anvendes en større Ekspansion; Dampens Udvidekraft udnyttes mere, og Maskinen bruger mindre Damp.

For at man imidlertid kan høste Fordelen af en mere vidt dreven Ekspansion, end det nu er muligt, maa Maskinen, som skal bruge Dampen, være indrettet til at kunne arbejde med en mere højspændt Damp. Dette er man vel ikke i Stand til for Øjeblikket, og højt Tryk i Vandrørskedler er derfor hidtil kun blevet benyttet for at opnaa Kraftforøgelse. Følgende Eksempel er oplysende med Hensyn til Nødvendigheden af at Maskinens Indretning svarer til Kedlens Tryk.

Den berømte Ingeniør Loftus Perkins var en ivrig Forkæmper for Højtryksdamp, forbunden med stor Udvidelse af Dampen. I 1879 anbragte han i »Wanderer«, senere i Yachten »Anthracite« sin Vandrørskedel og en Tregangsmaskine, der havde enkeltvirkende Højtryks- og Mellemtrykscylindre og en dobbeltvirkende Lavtrykscylinder; Kedeltrykket var 400 Pund paa Kvadrattommen, men dette høje Kedeltryk blev ikke udnyttet paa rette Maade. Alene mellem Kedlen og Højtrykscylindren var der et Trykfald paa mellem 100 til 200 Pund paa Kvadrattommen, og det uagtet alle Afspærringsventilerne paa Dampladningen vare fuldt aabne, og Afskæringen fandt Sted ved halvt Slag. Desuden var Maskinen ikke økonomisk; Dampens Temperaturfald i de enkelte Cylindre var meget stort, og Tabet ved Dampfortætning i disse som Følge deraf ogsaa stort; Damptrøjerne vare heller ikke effektive. Først 5 Aar senere begynde Kirk i Glasgow et Maskineri, hvor Kedeltryk og Maskintype passede sammen; Kirk nævnes derfor ogsaa som Opfinderen af Tregangsmaskinen.

### VI. Økonomisk Dampforbrug.

Siden Dampmaskinens Indførelse er Kulforbruget gaaet jævnt ned, men den indvundne Besparelse skyldes snarere en forbedret Anvendelse af Dampen i Maskinen end en mere nyttelvirkende Udvikling af Dampen i Kedlen. Sammenligne vi en moderne Højtrykskedels Nyttetvirkning med de forældede Lavtrykskedlers, vil man ikke finde nogen stor Forskel mellem dem; den Dampmængde, som kan

udvikles af en given Vægt Kul, er omtrent den samme nu som for 30 à 40 Aar siden. Den Plads, som Pladekedlen indtager, er saa stor, at den fornødne Kedelkraft maa fastsættes under Hensyn til Udviklingen af den til Maskinens Behov fornødne Dampmængde, medens man ikke kan finde Plads til Kedler, der kunne sikre en økonomisk Dampudvikling.

I denne Retning er der den Fordel ved Vandrørskedler, at disses Riste og Hedeflader kunne fastsættes uafhængige af hinanden, og Hedeflader er mere effektiv, hvor Forbrændingsprodukternes Strømretning krydser Rørretningen. Dette er dog ikke tilstrækkeligt til at sikre et godt Resultat.

For at der med Vandrørskedlens Indførelse kan indvindes en Fordel i økonomisk Retning ved Anvendelse af højere Kedeltryk, maa Kedlen kunne fordampe Vandet mindst lige saa økonomisk, som man nu er i Stand til det, thi ellers tabes der i Kedlen, hvad der vindes i Maskinen. Ligeledes maa Kedlen kunne udvikle tør Damp, d. v. s. Dampen maa ikke indeholde mere end højst et Par Procent Fugtighed.

To Betingelser ere nødvendige, for at Fordampningen kan være nyttevirkende: Kullenes Forbrænding maa være fuldstændig og Forbrændingsprodukterne ledede hen over hele Hedeflader under uafbrudt Cirkulation. Hedeflader maa dernæst være saa stor, at Varmen er tagen fra Forbrændingsprodukterne, saa at disse ere kolde, naar de naa op i Skorstenen. Disse Betingelser fordre baade Plads og Vægt og staa saaledes i Strid med Fordringen om Udviklingen af en stor Kraft med ringe Vægt og Plads. Det er derfor ogsaa naturligt, at i de forskellige Typer af Vandrørskedler opfyldes den ene eller anden af disse Fordringer mer eller mindre fuldkomment, eftersom der er lagt mere Vægt paa en økonomisk Dampdannelse eller paa Udviklingen af en stor Kraft.

For at kunne opnaa en fuldstændig Forbrænding maa der under eller over Risten tilføres Kullene den til disses Forbrænding fornødne Luftmængde; de af Kullene udviklede Gasarter har man størst Vanskelighed ved at forbrænde fuldstændigt; der behøves baade Tid og Plads til, at de kunne blive inderligt blandede med den atmosfæriske Luft, forinden deres Varmegrad naar ned til den Grænseværdi, Antændelsepunktet, under hvilken ingen yderligere Forbrænding er mulig.

Disse Betingelser for en fuldstændig Forbrænding kunne være opfyldte i Pladekedlen, og dette skyldes for en væsentlig Del dennes rummelige Forbrændingskammer; endnu hører dog en fuldstændig Forbrænding til Undtagelserne, men med omhyggelig Fyring og en ved mekaniske Apparater afpasset Lufttilførsel er en økonomisk Dampdannelse mulig i Pladekedler. I Vandrørskedler, hvor Gasarterne strømme fra Risten direkte ind mellem de forholdsvis kolde Kedelrørs smalle Mellemrum, er derimod en fuldstændig Forbrænding saa godt som uopnaelig, og i saadanne Kedler kan en stor Dampudvikling derfor kun opnaas paa Bekostning af Kulforbruget. I enkelte Kedler har man, som anført, søgt at tilfredsstille Betingelserne for Opnaaelsen af en fuldstændig Forbrænding; dette er saaledes Tilfældet med Lagrafel-d'Allest-Kedlen. Af franske Ingeniører er der med denne Kedel foretaget følgende to Forsøg. I det første lod man Gasarterne stige fra Risten direkte op mellem Kedelrørene; Resultatet blev en ufuldstændig Forbrænding og en stærk Røgdannelse, og der fordampedes kun  $7\frac{1}{4}$  Pund Vand af hvert Pund Kul. I det andet Forsøg lod man Gasarterne først strømme ind i et rummeligt Forbrændingskammer, hvor en mere fuldstændig Forbrænding kunde finde Sted, og derefter lod man Forbrændingsprodukterne strømme hen over den samme Røroverflade som i det første Forsøg; der var nu ingen Røg, og Kedlen fordampede  $10\frac{3}{4}$  Pund Vand pr. Pund Kul, et Resultat, som er henvend 50 pCt. bedre end det første Forsøgs. Paalidelige Forsøg med denne Kedel have vist, at den kan fordampe næsten  $12\frac{1}{2}$  Pund Vand pr. Pund Kul, naar Fyringen ikke forceres, og  $10\frac{1}{4}$

Pund ved forceret Fyring. For Vandrørskedler uden Forbrændingskammer er Fordampningsevnen sikkert betydeligt lavere.

Det vil af ovenstaaende fremgaa, at Vandrørskedler kunne konstrueres til at give mindst lige saa gode og maa ske endog bedre Resultater i Retning af økonomisk Dampdannelse end Pladekedler, men de Vandrørskedler, som benyttes mest for Øjeblikket, have ikke rummelige Forbrændingskammer og ere derfor ikke saa økonomiske Dampdannere som den moderne Pladekedel. (Fortsættes).

## Ferdinand de Lesseps

er afgaaet ved Døden i en Alder af henvend 90 Aar. Efter i sin Ungdom at have studeret Ingeniørvidenskaberne ved forskellige Skoler, forsøgte han sig paa den diplomatiske Løbebane. I 1828 blev han ansat ved det franske Konsulat i Alexandria og ved i denne Stilling at blive kendt med Forholdene i Ægypten, fattede han Planen til det store Foretagende, der er knyttet til hans Navn. Efter baade i Ægypten, Spanien og tilsidst i Rom at have erhvervet sig stor Popularitet ved sin Offervillighed og sin humane Tænkemaade, fuldendte han i 1858 Planen om Suez-Kanalens Anlæg; skønt England modarbejdede ham paa alle Maader, kunde han dog i 1859 paabegynde Arbejderne, idet saavel Ægypten og Frankrig som andre Magter støttede ham. Den 17de November 1869 aabnedes Suez-Kanalen i Overværelse af Kejserinde Eugenie, Kejseren af Østerrig og mange andre fyrstelige Personer, og Begivenheden fejredes ved en Række glimrende Fester.

Suez-Kanalen har nu bestaaet i 25 Aar, og til den Beundring, som blev Lesseps til Del, da den var fuldført, føjer sig nu den hele civiliserede Verdens Taknemmelighed for et Storværk, hvis Betydning for vor Tid har været enestaaende. Lesseps Navn har senere været knyttet til andre store Foretagender, f. Eks. Planen om en stor Indsø i Sahara og Gennemskæringen af Panama-Tangen; for dette sidste Foretagendes sorgelige Skæbne kan Lesseps dog, efter hvad der foreligger, vistnok ikke bære Ansvaret, ligesom det er godtgjort, at han ikke har benyttet det til personlig Fordel. Men ved Suez-Kanalens har Lesseps sikkert sig et af de største Navne i Skibsfartens og Handelens Historie.

## Fra Københavns Frihavn.

### Meddelelser til „Dansk Søfartstidende“ fra Københavns Frihavn.

Vi meddele nedenstaaende en Sammenstilling af de Omkostninger, som Dampskibet »Itaparica« har haft, da det anløb Frihavnen den 22 Novbr. d. A., og de Afgifter, Skibet vilde have betalt forinden Frihavnens Aabning.

Omkostninger efter Frihavnens Aabning:

Bolværkspenge . . . . . 42 Kr. 66 Øre.

Omkostninger forinden Frihavnens Aabning:

Bolværkspenge . . . . . 42 Kr. 66 Øre.

Havneafgift for Indgaaende . . . . . 75 - » -

Havneafgift for Udgaaende . . . . . 156 - » -

Skibsafgift til Staten . . . . . 90 - » -

363 Kr. 66 Øre.

Det udlossede Kvantum androg 300 Tons  
— indladede — — 110 —

#### Indgaæde Skibe.

11. December. »Magda« Kapt. Eggerts, fra Odessa med fuld Ladning, bestaaende af Byg og Rug, tilsammen c. 60,000 Centner. En Del af Ladningen bliver lagt op i Silopakhuset, ved hvis vestlige Side der foreløbig stationeres 2 Lokomobiler, for at fremme Optagningen af Kornet.

12. December. »Polynesia«, Kapt. Schrøtter, tillørende Hamburg Amerikanische Paketfahrt Actiengesellschaft, kommende fra Stettin. Damperen indlader et stort Parti Hvidkaalshoveder til New York.

### Fra Sø og Land.

Nordisk Skibsrederforenings Bestyrelse sammentraadte til Møde i Kristiania den 4de December. I Mødet, der strakte sig over 2 Dage, deltog foruden Formanden i Bestyrelsen, Hr. Skibsreder H. F. Schetelig og Bestyreren Hr. F. Fredericksen, følgende Herrer af Bestyrelsen: Generalkonsul Robert Bersén, Göteborg, Grosserer Sigurd Hedberg, Malmø, Konsul Morten Kallevig, Arendal og Konsul R. M. Peterson, Moss.

Der behandlede adskillige Sager vedrørende Foreningens indre Anliggender. Bestyreren oplyste, at man for Tiden havde over 100 Sager under Behandling, og at der i Aarets Løb ved Ordning af Sager ad mindelig eller retslig Vej var indkommet c. 80,000 Kr.

Den nye Procesafdeling havde mødt megen Tilslutning; — der var hidtil indmeldt nærved 200,000 Tons, og man ventede adskillige Indmeldelser ved det nye Aars Begyndelse.

I Southwick (Brighton) blev for nylig afholdt Licitation over Levering af to Selvlosserfartøjer med Bæreevne af 150 Tons. Da der flere Steder her i Landet forestaar Anskaffelser af Transportmateriel, har det Interesse at erfare, at af de ved ovennævnte Licitation indkomne Bud var det laveste, som blev antaget, paa £ 955, fra Crabtree & Co., Great Yarmouth; det næst laveste Bud, £ 1,150, blev indgivet af Ingeniør Andr. Vang her af Byen.

Dagbladet »Norges Sjøfartstidende« er i disse Dage solgt til et Interessentskab for 40,000 Kr. Bladet stiftedes for 5 Aar siden og har indtil nu haft til Redaktør Kaptajn Magnus Andersen, der kun midlertidig fratraadte, da han førte »Vikingskibet« til Amerika. Kapt. Andersen fratræder nu sin Stilling, men bebuder til Nytaar at ville fortsætte sin Virksomhed gennem et Ugeblad. Et stort Antal norske Skibsredere, Skibslørere, Handlende, Mæglere m. Fl. indbyde nu til Dannelsen af et Aktieselskab med det Formaal at erhverve og fortsætte Bladets Udgivelse som et politisk Organ for Skibsfartens Interesser; Aktiekapitalen skal være 60,000 Kr., Aktiernes Størrelse 100 Kr. Nogle af Indbyderne have foregrebet Selskabets Dannelse ved allerede nu at købe og overtage den midlertidige Ledelse af Bladet.

#### Fanø Skibsrederforening meddeler os d. 11. December:

Barkskibet »Erna« af Fanø, som paa Rejsen fra Rangoon indkom til Capetown og hvis Kaptajn var afgaaet ved Døden, fortsatte Rejsen derfra, idet Styrmand Jensen overtog Kommandoen; det ankom igaar lykkelig og vel til Rio Grande. Skibets Dybgaende var 14½ Fod, som det kom over Barren med uden at lægtre.

3 mastet Skonnert Maracaibo, Kapt. Svarrer, som d. 14. Novbr. ankom til Maracaibo fra Hamburg, havde en hurtig Rejse paa 34 Dage.

I Betragtning af adskillige i den seneste Tid indtrufne Tilfælde af Stopning af dansk Skib i engelsk Havn formedelst Overladning, finder Udenrigsministeriet Anledning til at henlede danske Skipperes Opmærksomhed paa, at det engelske Board of Trade ved Merchant Shipping Act 1894 Art. 462 er bemyndiget til at stoppe fremmede Skibe i engelsk Havn paa Grund af Overladning eller uforsvarlig Ladning og at Afgørelsen af, om fremmed Skib er overladet eller uforsvarlig ladet, træffes efter de for engelske Skibe givne Regler.

Udenrigsministeriet, den 10de December 1894.

I »Norg. Sjøft.« læses følgende:

Tak!

Min førende Brig »Diamanten« befandt sig den 17. November midt i Nordsjøen i Storm og høj Sjø, kullastet og saa læk, at vi ikke længere kunde holde den læns. Da paatraf os Skonnert »Familiens Haab«, Kapt. Sørensen af Kjærteminde Vi forlod »Diamanten« i synkefærdig Tilstand og blev optaget af »Familiens Haab«. Ombord i dette Fartøj blev der os saavel af Fører som af Mandskab vist os en saa hjertelig Imødekommenhed, opofrende Deltagelse og venlig Pleje, som faa i vor hjælpeløse Tilstand bliver tildel. Jeg sender derfor Hr. Kapt. Sørensen og hans Mandskab en hjertelig Tak paa egne og Mandskabs Vegne.

Brevik den 7. Decbr. 1894.

O. Olsen.

Thingvalla-Selskabet. Hamburg, 11. Decbr. »Hamburg-Amerikanische Paketfahrt-Actiengesellschaft« har med Thingvalla-Selskabet i Kjøbenhavn afsluttet en Overenskomst, hvorefter Selskaberne for fælles Regning fra 1895 etablerer regelmæssig ugentlig Dampskibsforbindelse mellem Kjøbenhavn, Göteborg, Christianssand og hver 2den Uge Christiania paa den ene Side og New-York paa den anden Side. (R. B.)

### Ugens Havarier.

Brage, Sk., Salomonsen, af Stavanger, herfra til Dysart med Ballast, sprang 5. ds. læk i Nordsøen og forliste; Mandskabet, 5 Mand, optoges af Dpsk. Newa, Best, fra Liverpool til Stockholm, og landsattes i Helsingør.

Edith, Dpsk., af Motala, Arfvidsson, fra England til Königsberg, strandede ud for Högånäs, Svitzer-Damper Drogden bragte det flot; ubeskadiget. (R. B.)

Wilton, Dpsk., Stamm, af West-Hartlepool, fra Riga til London med Korn og Trælast, grundstødte Lørdag Aften nord for Kronborg. To Svitzerbaade og 2 Bugserbaade assisterede, kom flot Søndag, efter at have kastet lidt Dækslast ud, og indbragtes ubeskadiget til Helsingør.

Abergrunge, Dpsk., Guthrie, fra Grangemouth til Rostock med Kul, strandede Lørdag ved Møens Klint og fik Hul i Forskibet. Svitzer assisterede.

Ægir, 3-m. Sk., af Marstal, har faaet knust 10 Dæksplanker samt beskadiget Skanseklædning m. m. ved at en Møllesten er styrtet ned over Skibet i San Sebastian.

Den norske Brig »Transit«, der var paa Rejse fra Holbæk til Norge i Ballast, er forlist paa den svenske Kyst 30. Novbr. Forinden var Kaptajnen skyllet overbord og Styrmanden tog da Kommandoen. Skibet blev totalt Vrag. Mandskabet, undtagen Kaptajnen, bjergedes

Paa Grund af de mange, fra Bladets Abonnenter indkomne Anmodninger om at erholde et Eksemplar af det af Kjøbenhavns Frihavns-Selskab udgivne Ekstra-Nummer af »Dansk Søfartstidende«, medfølger dette med Bladet for i Dag til samtlige indenlandske Abonnenter. Vore Abonnenter i Udlandet have faaet det tilsendt.

### Skibsefterretninger.

#### Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alexander III, Rabe, ankom 7. December til Riga, til Kbhv., Antwerpen. Sortehavet. — A. N. Hansen, P. Thidemann, afgik 8. Decbr. fra Algier til København. — Antwerpen, Caroc, afgik 10. Decbr. fra Kbhv. til Antwerpen. — Baron Stjernblad, Michelsen, afgik 10. Decbr. fra Livorno til Neapel og Sicilien. — Castor, Kruse, afgik 10. Decbr. fra Dartmouth til Valencia, Barcelona, Genova, Livorno, Neapel og Sicilien. — Dagmar, Strubberg, ankom 12. December til Cadiz, til Kbhv. — Georgios I,

Rohde, afgik 7. Decbr. fra Smyrna til Kbhvn. — J. C. Jacobsen, Bech, ankom 26. Novbr. til Malaga, til Denia. — Leopold II, Jespersen afgik 10. Decbr. fra Odessa. til Kbhvn. — L. P. Holmblad, Ingerslev, afgik 9. December fra Kbhvn. til Antwerpen, Alger, Tunis, Piræus, Smyrna, Salonique, Sortehavet. — Nordjylland, Jensen, afgik 12. Decbr. fra La Rochelle til Havre og Kbhvn. — Kiew, Rasmussen, afgik 12. Decbr. fra Libau til Kjøbenhavn, Rouen og Havre. — O. B. Suhr, Koch, ankom 9. Decbr. til Stettin. til Kbhvn. og Middelhavet. — Kursk, Staal, afgik 6. Decbr. fra Blyth til Marseilles. — Omsk, Kihl, afgik 12. Decbr. fra Antwerpen til Tunis, Piræus, Konstantinopel, Samsoun, Trebizonde, Batoum, Novorossisk og Odessa. — Tomsk, Petersen, afgik 10. Decbr. fra Salonique til Konstantinopel, Batoum, Sevastopol og Odessa. — Vesuv, Gade, afgik 7. Decbr. fra Messina til Lissabon og Kbhvn. — Tejo, Fenger, afgik 12. Decbr. fra Københ. til Stockholm.

Constantin, Fenger, afgik 12. Decbr. fra Newcastle til Kjøbenhavn. — Esbern Snare, Holm, afgik 11. Decbr. fra Newcastle til Frhvn. — Georg, Nielsen, afgik 13. Decbr. fra Kjøbenhavn til Newcastle. — Knuthenborg, Hansen, afgik 12. Decbr. fra Odense til Leith via Aarhus og Aalborg. — Kronen, Petersen, afgik 11. Decbr. fra Nykjøbing F. til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Lelland, A. Ankersen, afgik 13. Decbr. fra Odense til Newcastle via Frhvn. — Storebelt, Güllich, afgik 11. Decbr. fra Newcastle til Nakskov. — Union, Bloch, afgik 11. Decbr. fra Leith til Odense.

Anglo Dane, Petersen, ankom 8. Decbr. til Danzig, til København-Hamburg. — Axelhuus, Harder, ankom 12. Decbr. til Stettin. til Kbhvn.-Vestnorge. — Bergenhuus, Jørgensen, ankom 10. Decbr. til Hamburg, til Kbhvn.-Danzig. — Ceres, Svensson, afgik 10. Decbr. fra London til Libau. — Charkow, Norden, afgik 9. Decbr. fra Hull til København. — Christian IX, Møllerup, ankom 10. Decbr. til London, til Kbhvn.-Königsberg. — Christiansund, Jensen, ankom 12. Decbr. til Kristiania, til Kbhvn. — Fanø, Andersen, ankom 11. Decbr. til Hull, til Kbhvn.-Libau. — Frederik, Harboe, afgik 9. Decbr. fra Hull til Kbhvn.-Königsberg. — Kasan, Thomsen, ankom 9. Decbr. til Königsberg, til Kbhvn.-London. — Laura, Christiansen, afgik 11. Decbr. fra Granton til Kjøbenhavn. — Libau, Andersen, ankom 10. Decbr. til Kbhvn., til Hamburg. — Louise, Brabrand, afgik 11. Decbr. fra Königsberg til Hull. — Minsk, Olsen, ankom 5. December til Manchester til Liverpool-Kbhvn. — Morsø, Lind, ankom 10. Decbr. til Hamburg, til Königsberg. — Moskov, Petersen, afgik 20. December fra København til Riga. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom 10. Decbr. til Anvers, til Kbhvn.-Riga. — Olga, Fischer, afgik 12. Decbr. fra Kbhvn. til Danzig. — Odin, Frisenette, ankom 10. Decbr. til Königsberg, til Hamburg. — Perm, Christensen, ankom 12. Decbr. til Kbhvn., til London. — Pregel, Egidiusen, ankom 9. Decbr. til Kbhvn., til Libau. — Romny, Nielsen, afgik 11. Decbr. fra Libau til Hull. — Thyra, Garde, ankom 5. Decbr. til Libau, til Kbhvn.-Hull. — Tula, Paaske, ankom 12. Decbr. til Kbhvn., til Vestnorge. — Valdemar, Sørensen, ankom 10. Decbr. til Anvers, til Kjøbenh.-Libau. — Vendsyssel, Sørensen, ankom 12. Decbr. til Kbhvn., til Königsberg. — Douro, Brabrand jun., ankom 7. Decbr. til Königsberg, til Newcastle.

**Dannebrog.** Christiansborg, Schmidt, afgik fra Rotterdam 12. Decbr. til Blyth. — Fredensborg, Andersen, ankom til Grangemouth 11. Decbr. — Frederiksberg, Hartmann, ankom til Ghent 6. Decbr., skal laste til Hjemstedet. — Rosenberg, Schultz, afgik fra Stockholm 12. Decbr. til Libau.

**Carl, Skjold, Gorm.** Gorm, Schmidt, afgik fra Aarhus 8. Decbr., ankom til Libau 10. Decbr. — Frode, Christensen, afgik fra Stettin 6. Decbr., ankom til Libau 8. Decbr. — Knud, N. P. Jørgensen, afgik fra Methil 11. Decbr. til Libau. — Svend, S. Hveysel, afgik fra Boness 2. Decbr. ankom til Libau 8. Decbr. — Erik, H. W. Wrisberg, afgik fra Libau 4. Decbr., ankom til Leith 11. Decbr. — Skjold, N. O. Risø, afgik fra Kbhvn. 12. Decbr. til Libau. — Danmark, Th. Heintzelmann, afgik fra Libau 30. Novbr., ankom til London 8. Decbr. — Olaf, C. Holst, afgik fra Blyth 7. Decbr. ankom til Kbhvn. 10. Decbr. — Volmer, Jørgensen, afgik fra Libau 29. Novbr., ankom til London 6. Decbr. — Harald, C. A. Jørgensen, afgik fra Libau 8. Decbr. til Hull. — Dan, C. M. Kraemer, afgik fra London 8. Decbr., ankom til Newcastle 9. Decbr. — Magnus, W. Aaris, afgik fra Sunderland 27. Novbr., ankom til Riga 2. Decbr.

**Det dansk-russiske Dampskibsselskab.** Peter Berg, Chr. Jensen, afgik fra Kbhvn. 10. Decbr., ankom til Memel 12. Decbr. — Alexander Shukoff, L. Johnsen, afgik fra Newcastle 7. Decbr. til Livorno. — Johan Siem, S. Rasmussen, afgik fra Neufahrwasser 11. Decbr. til London. — Pawel Andrejeff, P. Mørch, afgik fra Sunderland 9. Decbr. til Konstantinopel.

**Kjøbenhavn.** Carl Hecksher, Petersen, afgik fra Riga 7. Decbr. til Amsterdam. — Fyen, Andersen, afgik fra London

11. Decbr. til Grangemouth. — Hafnia, Neergaard, afgik fra Blyth 6. Decbr., ankom til Kbhvn. 9. Decbr. — Jylland, Starck, afgik fra Burntisland 5. Decbr., ankom til Kbhvn. 9. Decbr. — Russia, Rasmussen, ankom til Rouen 10. Decbr. — Sjælland, Hansen, ankom til Dunkerque 9. Decbr.

**Nordseen.** England, Petersen, afgik fra Vestervik 7. Decbr. til Caen. — Holland, Hansen, ankom til Rotterdam 11. Decbr. — Rusland, Schmidt, afgik fra Königsberg 6. Decbr. til Hull. — Skotland, Albrechtsen, ankom til Kallundborg 10. Decbr. — Tydskland, Jørgensen, afgik fra Libau 4. Decbr. til Cardiff.

**The Anglo Dane Steam Ship Company Limited.** Swarland, Pii, afgik fra Warkworth 12. Decbr. til Korsør.

**Thingvalla.** Hekla, Laub, afgik fra New-York 2. December til Kjøbenhavn. — Island, Skjødt, afgik fra Kbhvn. 11. Decbr. til New-York. — Thingvalla, Berentzen, afgik fra Christiania 11. Decbr. til Kbhvn.

**Urania.** Saturn, Svendsen, ankom til Kbhvn. 11. Decbr. — Sirius, Jensen, afgik fra Libau 9. December til Rotterdam. — Urania, Callesen, ankom til Libau 10. Decbr.

**Det lydsk-Engelske Dampskibsselskab, Aarhus.** Hengest, Olsen, afgik fra Boness 1. Decbr., ankom til Aarhus 9. Decbr. — Octa, Enemark, afgik fra Gøteborg 6. Decbr., ankom til Newcastle 10. Decbr. — Orrik, Erichsen, afgik fra Newcastle 6. Decbr., ankom til Gøteborg 10. Decbr.

## Sejlskibe.

**Fanø, Nordby.** Afma, Clausen, ankom til Havre 8. Decbr. fra Haiti. — Amete, Nielsen, ankom til Sidney 3. Decbr. fra Mauritius. — Dorane, Rødgaard, ankom til Falmouth 7. Decbr. fra Colestine. — Erna, Jensen, ankom til Rio Grande 10. Decbr. fra Rangoon. — H. Grohmann, Nielsen, ankom til Manzanilla 4. Decbr. fra Hamburg. — Ines Røhl, Jessen, afgik fra Santos 7. Decbr. til River Plate. — Lenita, Clausen, ankom til Delagow Bay 10. Decbr. fra Sundswall, ifølge Telegram 7. Decbr. befragtet til Hamelin og tilbage. — Maracaibo, Svarrer, ankom til Maracaibo 14. Novbr. fra Hamburg. — Nordby, Kolster, ankom til Iquique 12. Decbr. fra Santos. — Prins Valdemar, Winther, ankom til Iquique 6. Decbr. fra Santos.

**Fanø, Senderho.** Bertha, Hansen, ankom til Rosario 11. Decbr. fra Paranagua. — Catharina, Brinch, afgik fra Antonina 31. Oktbr. til Buenos Ayres. — Eliza, Jessen, afgik fra Port Natal 10. Decbr. til Buenos Ayres f. O. — Fortuna, Jensen, afgik fra Delfzyl 8. Decbr. til Penarth f. O. — Hans, Brinch, afgik fra Cuxhaven 8. Decbr. til Maracaibo. — Henny, Ibsen, afgik fra Hamburg 5. Decbr. til Para.

**Chr. Simoni, Aalborg.** Carl, Andersen, afgik fra Kotka 1. Decbr. til Themsen. — Kirstine, Ægidiusen, ankom til Methil 30. Novbr.

## Fragtberetninger.

D'Hrr. **Holm & Wonsild**, Kjøbenhavn og Lübeck, meddele os den 13. December:

Reval noter for Dampere: London 1/—, Hull 1/—, Rotterdam 1 1/2 d., Antwerpen, Dunkerque eller Ghent 1/3 d., Rouen 1 1/2 d. à 1/6 d., alt pr. 496 lbs. Hvedebasis; til Stettin eller Lübeck 10 M. pr. 2000 Kilos Rug; til Danmark 14 M. pr. 2000 Kilos Rugbasis, 15.16 M. pr. 200 Kilos Oliekager.

Libau noter for Dampere: London, Hull, Leith 10 1/2 d., Bremenstadt 1—, Rotterdam 10 1/2 d. à 11 1/4 d., Antwerpen 1/—, Ghent 1/—, Rouen 1/2 1/4 d.; specielle Ordres 3/4000 Qv. Horn, Shoreham 1/4 1/2 d., 4000 dito, Southampton 1/4 1/2 dito, 4000 dito, Cardiff 1,5 1/4 d. à 1/6 d., 4000 dito London eller Østkysten 1/1 1/2 d., Option Engl. Kanallavn indtil Plymouth 1/4 1/2 d., Bristolkanalen 1/7 1/2 d. alt pr. 320 lbs. Havrebasis; til Danmark 14 M. pr. 2000 Kilos Rugbasis, 20 M. pr. 2000 Kilos Klid.

Danzig noter for Dampere: Amsterdam 6 — à 6/3 d., Bristol 7/— à 7/6 d. alt pr. Ton Sukker; — til Bordeaux 20/21 francs 2000 Kilos Melasse; til Danmark 45/50 Pf. pr. 50 Kilos Klid, til Malmø 15 M. pr. 2500 Kilos Rugbasis; til Østnorge 16 17 M. pr. 2000 Kilos Rugbasis; til Aberdeen eller Lissiemouth 1/9 Quarter Hvedebasis.

Danmark til Englands Østkyst 1/6 d. pr. 448 lbs. Byg. Geestemünde—Stockholm 2 M. pr. Fad Petroleum i London — Danmark 2, — pr. Fad Petroleum.

Kulfragterne varierer fra Østkysten til Danmark fra 4/6 d. à 7/— d. pr. Ton efter Dampernes Størrelse.

D'Hrr. **N. Johansen & Dahl, Liverpool**, meddele os under 8. December:

Siden vor sidste Rapport har Fragtmarkedet gennemgaaende været fast, især fra Calcutta, San Francisco og Syd-Australien for Sejlere, medens Dampere har kunnet betinge bedre Rater fra Sortehavet og Middelhavet; Amerika Markedet for Dampere

er uforandret, kun faa Befragtninger rapporteres, og der betales lignende Rater som i forrige Uge.

For Sejlskibe sluttedes fra Birkenhead til Bahía, Kul á 10/—, Cardiff til Esquimalt 17/—, London til East London, Stykgods á 18 6, Pensacola til West Hartlepool 91/3 for prompt 1000 Tons Skib; 1400 Tons Februar Lastning, Mobile U. K. 92/6 & 29/—, San Francisco til Kanalen for Ordre, flere Skibe paa 1600—1700 Tons 27/6, ingen Afdrag for direkt Ordre. Iquique til Kanalen f. O. 25/— for Marts Afskibning. Calcutta til Hamburg 30—, Dundee 30—, Melbourne eller Geelong til Kanalen f. O. 28/9, Newcastle N. S. W. til Vestkysten Syd Amerika 14/— á 14/6.

For Dampskibe sluttedes fra Cardiff til Bilbao 4/6, Korsør 6/3, Gibraltar 5/—, Genoa 5/6, Caen 5/—, River Plate 8 3, Newcastle til Malta 4/, Oporto 5/—, Bilbao 3 1/2, Rostock 5/—, Randers 6/—, Helsingborg 4/9.

Odessa til Liverpool 12/—, Kjøbenhavn 12 6, Sulina 12/6 á 13/9, Novorossisk 14/— prompt, 11/— Januar Februar Afskibning. Donau til Antwerp eller Rotterdam 16/—, Bergen eller Kjøbenhavn 18/—, Huelva til Rouen 10 1/2 frcs., Rotterdam 6/6, New York 11 6, Bilbao til Middlesbro 4/10 1/2, Rotterdam 5/6, Antwerp 6/—, Alexandria til U. K. 11/6, New York til Hull eller Tyne 16/6, Liverpool 13/9, Cork for Ordre 12,000 Quarters á 3/4 1/2, Galveston til Liverpool 37 6, Manchester 38/—, Bombay til Marsilles 15/—, U. K. 16 6, Kurrachee 18/6, Calcutta til Dundee 27/6. River Plate til U. K. Kontinent flere Baade 3/4000 Tons, Januar/Februar Lastning 23/6, 8/— mindre for Komplettering i La Plata.

Skibskøb. Jernbark »Shakespeare«, 767 Reg. Tons, bygget i Liverpool 1876, Dimensioner 191<sup>8</sup> × 31<sup>8</sup> × 19<sup>2</sup>, 1224 Tons Dødvægt, — nu paa Kontinentet — er netop solgt for £ 2550.

D'Hr. Funch, Edye & Co., New York, meddele under d. 30. November:

Omendskøndt vi have haft god Efterspørgsel efter Dampere for Bomuld fra Atlanterhavshavnene, have de tilbudte Rater kun i meget ringe Grad tiltrukket sig Redernes Opmærksomhed, og som Følge deraf have kun faa Afslutninger fundet Sted i den forløbne Uge. Golfhavnene ere øjensynlig fuldstændig forsynet med Skibsrum for det nuværende Begær, og Fragtmarkedet viser i det hele taget, ihvertfald hvad Bomuldsfrakterne angaar, en nedadgaende Tendens. Fra New-Orleans har to Kornbefragtninger fundet Sted (U. K. eller Kontinentet 13 á 13/3 d.) og det tiltagende Begær efter fulde Ladninger, saavel herfra som fra Nabohavnene, syntes at virke opmuntrende, da det tyder paa større Livlighed i Kornforretningerne i den nærmeste Fremtid. Partraterne ere dog endnu ikke undergaaede nogen Forandring til det bedre og det begrændsede Begær efter Skibsrum for Kvæg forhindrer en Bedring i denne betydelige Branche. Der er ingen Forbedring i Sejlskibsmarkedets Tilstand. Raterne holder sig vedblivende lave, men faste, med Undtagelse af Petroleumsfrakterne til Ostindien, som ere gaaede yderligere nedad.

Vor Korrespondent i Newcastle o/Tyne meddeler os under 8. December:

Fragtmarkedet har i den forløbne Uge været stille, Begæret for Tonnage er ikke stort, og flere Befragtninger ere derfor afsluttede noget under sidste Uges Rater. Der er sluttet: Tyne, Blyth eller Wear til: Pillau 1600 4 6. Rostock 1350 5/. Lübeck 1650 4/9. Fredericia 650 5/3. Randers 430 og 600 6/—, Aalborg 1600 4/6. Korsør 1000 5. Nykjøbing F. 700 5 6. Kjøbenhavn 1500 4/. Helsingborg 1000 4/9. Malmø 1300 4 9. — Bayonne 5/. Oporto 5/3. Lissabon 5/3 og 5.—, Malaga 6/10 1/2. Valencia 7/—, Barcelona 8/3 død Vægt, 8/ og 7/9 Kul. Marseille 5/4 1/2. Genua 5/— og 4/10 1/2. Cagliari 5/4. Palermo 5/4 1/2. Torre Anunziata 5/3. Venedig 2500 6/9 2200 6/6.

Piræus 5/6. Corfu 700 9—. Constantinopel 5/—. Alexandria 3000 5/. Malta 4/. — Middlesbro til Flensborg 8/, Jern. Methil til Neufahrwasser 4/6. Kiel 4/3.

Fra Sortehavet er stærk Efterspørgsel for prompte Dampere. Odessa, Theodosia, Sebastopol etc. noterer 13/9 á 14/— for prompt, 12/6 á 13/3 for senere Lastning.

Fra Nicolajeff er sluttet til 14/—14/6, fra Sulina til 13/9 á 14/ for prompt.

Fra Donanen er Begæret mindre, da Befragterne der holde sig tilbage, der er sluttet til 16/6 U. K., hvilket fremdeles kan opnaas.

Fra Middelhavet er sluttet:

Alexandria til Bristol Channel 11/6, Decbr., til U. K. 12 6 á 11/6, option Hull 11/.

Agnilas til Garston, 16/6, Esparto.

Saffi til U. K. 2/1 1/2 d, Januar.

Spanien til U. K., 700 tons d. V. £ 375. Frugt.

do. 1250 tons d. V. £ 700. Frugt og Bly.

Fra Østersøen er sluttet:

Oxelø Sund til Rotterdam 5/, 4 Rejser Jan./Febr. Norrköping til Kulhavn 9 d., Kanalen 1/. Rouen 1 1/2. Riga til London 7/3. Sleepers, Memel til London 6/6.

## Efterretninger for Søfarende.

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

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

**Nordsøen. Jyllands V.-Kyst. Vorupør.** Ved Vorupør, 300 Alen NV. for Fare-Signal-Stationen, er tændt to hvide, faste Ledefyr. Flammens Højde: 38 og 16 Fod. Synsvidden: 6 Kml. Fyrene vises fra Pæle, 24 og 10 Fod høje. Holdte overet i Ø. og V. lede de over Revlen. Taagesignal gives med Klokke. Fyrene brænde og Taagesignal gives kun, naar Baade fra Kysten ere paa Søen.

**Limfjorden. Thyborøn-Kanal.** I Thyborøn-Kanal er Dybden for Tiden ved Højvandslid:

Paa Haarevlen 9 Fod.

I Kanalen 12 Fod.

Paa Fjordgrunden 11 Fod.

**Kattegat. Mariager-Fjord.** Den 15de December 1894 tændes Als-Odde røde, faste Fyr. Flammens Højde: 28 Fod. Synsviddens og Lysevnen: 6 Kml. Fyret vises fra en 22 Fod høj Fyrpæl.

Beliggenhed: 56° 42' 22" N. Br. 10° 19' 47" Ø. Lgd.

Der er ikke Vagt ved Fyret.

Fra samme Dag tændes den hvide Lanterne, der vistest fra den Ø-lige Banke, ikke mere.

**Anholt NV.-Rev.** Anholt NV.-Rev er tiltaget NV. efter, saa at 4 Fv. Grænsen nu ligger 7,0 Kml. fra Land. Vageren med hvid Kurvefletning, hvid Stage og 2 Koste er derfor flyttet c. 1,8 Kml. NV. hen og ligger nu i 5 Fv. Vand, 9,0 Kml. N. 54° V. fra Ostebakke Fyr.

### Østersøen, Sundet og Lille-Bælt.

**Sverig.** Fyrskibet paa »Grundkallen« inddrages den 12te og Fyrskibet »Kopparstenarne« den 6te Decb. 1894.

I Følge Telegram af 6te Decb. 1894 fra Lodsstyrelsen i Stockholm ere Fyrskibene »Finngrundet« og »Vestra Banken« inddragne.

**Bøttniske Bugt.** Tæt Ø. for Grunden Geten er fundet et Løb med 6 Fv. Vand. Den tidligere sorte og hvide Vager, der nu er sort, er derfor flyttet til sin gamle Plads ved Geten. 65° 5' 0" N. Br. 21° 37' 20" Ø. Lgd.

Ved 16 Fods Grunden Gelebåden V.-Side udsættes en rød Stage med Kost. 65° 4' 55" N. Br. 21° 38' 0" Ø. Lgd.

Paa Gamla Bräckaren er der 11 Fod vand. Ved Grundens V.-Side udsættes en rød Stage med Kost. 65° 4' 30" N. Br. 21° 38' 0" Ø. Lgd.

**Luleå.** I Farvandet forbi Rødkallen og Gernundsö Fyr til Tjufholmsund ere de røde Stager med Kost ved Grundene Lillklippan, Nygrund, Storklippan og Gråskälgrundet flyttede. De staa nu alle i 25 1/2 Fod Vand, saa at Skibe med 23 1/2 Fods Dybgaaende med Tryghed kunne passere Farvandet.

**Finland. Finske Bugt. Helsingfors.** Ved N.-Siden af 5 Fods Grunden Björkholm, 1/4 Kbl. N. 74° Ø. fra Øen Björkholm N.-Ende, er i 18 Fod Vand udsat en hvid Stage. 60° 9' 26" N. Br. 25° 2' 48" Ø. Lgd.

**Tyskland.** Paa Swinemünde Red, i Swine og i Haßfel samt i Høwing Farvand i Greifswalder Bodden er Vinterafmærkningen foretagen.

**Rügen.** Et Skib er i 8 Fv. Vand sunket i Tromper Vig. Tæt N. for Vraget er udlagt en Vragtønde med N.-lig Topbetegnelse. 54° 35' 20" N. Br. 13° 27' 8" Ø. Lgd.

Ved Neustad i Fener Sund og ved Heiligenhafen er Vinterafmærkningen foretagen.

**Warnemünde.** Ved Warnemünde skal der opføres et nyt Fyrtaarn N. for det nuværende. Fyret bliver hvidt, fast. Flammens Højde: 95 Fod. Synsviddens: 16 Kml. Fyrapparat af 2den Orden.

### Kattegat og Skagerrak.

**Sverig. Göteborg Skjærgaard.** Paa Skarpenbock, blandt Fjärskären, er tæt V. for Varden opført en Baake med en 29 Fod høj, 12 Fod bred sort Tavle med hvidt Bælte. Den vender mod V. og Ø. 57° 39' 18" N. Br. 11° 37' 8" Ø. Lgd.

### Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Norge.** Fra 1ste Jan. 1895 gives Tidssignaler i Kristiania, Bergen og Trondhjem Kl. 12 Middag efter mellemeuropæisk Tid, hvilket er 11<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Om. 0s. Greenwich Middeltid.



De telegrafiske Tidssignaler, som hver Søndag og Onsdag gives til alle Norges Telegrafstationer, forblive uforandrede.  
**Finsnæs.** Den 1ste Jan. 1895 forandres *Finsnæs* S.-lige Fyrlampe til at vise vekslende Lys. 69° 14' 0" N. Br. 17° 58' 20" Ø. Lgd.

**Tydsland. Slesvig.** Ved V.-Kysten af *Slesvig* er Vinterafmærkningen foretagen.

I *Süder Eider* er Skonnert »Jan & Andreas« sunken c. 1/2 Kbl. NØ. for Tønde L. N. for Vraget ligger en Vragtønde med N.-lig Topbetegnelse.

**Elben.** Ved *Jucksteert*, i Mundingen af *Pinnau, Krückkau* og *Stör*, samt i *Glückstadt* Farvand er Vinterafmærkningen udført. Vraget, som ligger udenfor Farvandet ved den nedre Ende af *Rhynplatte*, er ikke afmærket for Vinteren.

**Ems.** I *Ems*, i *Geisegat* S. for Tønde W, ligger et Vrag sunket i 21 Fod Vand ved *Mittelgrund*, og et andet i 11 Fod Vand i *Oostfriesischen Gatje*, S. for den anden sorte Tønde. Begge Vrag ere afmærkede med Vragtønder.

**Jade. Wangeroog.** Fyret paa *Wangeroog* er igen tændt.

**Holland. Zeegat van Terschelling. Stortemelk.** I *Stortemelk* er Stumpønde Nr. 4 med Kryds flyttet noget S. hen. 53° 19' 16" N. Br. 5° 4' 54" Ø. Lgd.

**Amerikaan.** Paa *Amerikaan* ere Skydeskiverne og den grønne Tønde med rød Ballon, som laa ved dem, inddragne.  
**Zuiderzee. Knar.** Vraget af Tjalken »*Vrouw Mina*«, som laa paa *Knar*, er optaget.

**Schokland. Emmeloord.** Den 6te Decb. 1894 tændes paa Yderenden af *Emmeloord* N.-Mole et fast Fyr, som viser rødt Lys fra S. 69° Ø., gennem Ø. til N. 74° Ø., iøvrigt hvidt Lys. Flammens Højde: 16 Fod. Synsvidden: 4 Kml. Fyret vises fra en 11 Fod høj Pæl. 53° 39' 27" N. Br. 5° 46' 57" Ø. Lgd.

**Wester Schelde.** I *Oerloop van Margriet* er en rød og sort vandret stribet Kugletønde Nr. 2 med Diamant flyttet. Den ligger nu i 19 1/2 Fod Vand. 51° 21' 39" N. Br. 3° 53' 24" Ø. Lgd.

I *Zuitergat* ligger Spidstønde Nr. 15 a nu i 32 Fod Vand. 51° 25' 3" N. Br. 4° 0' 45" Ø. Lgd. Rød og sort vandret stribet Kugletønde Nr. 16 med Diamant ligger nu i 33 Fod Vand. 51° 25' 40" N. Br. 4° 0' 52" Ø. Lgd. Stumpønde Nr. 16 a ligger nu i 25 1/2 Fod Vand. 51° 25' 51" N. Br. 4° 1' 14" Ø. Lgd.

**Rilland.** Fyrhuset ved *Rilland* lave Fyr er nu rødt.

**Belgien. Blankenberghe.** Paa den nye Pier ved *Blankenberghe* er tændt et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 25 Fod. Synsvidden: 3 Kml. Det lyser fra S. 51° V. gennem V., N. og Ø. til S. 83° Ø.

**Frankrig. Calais.** Lystønden ved den V.-lige Yderende af Diget i *Calais* Forhavn er inddragen, efter at *Bassin Carnot* er fuldført.

**England. Humber.** Om kort Tid ombyttes det midlertidige Fyrskib N. for *Hull Middle Sand* med en Lystønde, som viser hvidt, fast Lys. Flammens Højde: 15 Fod. 53° 44' 15" N. Br. 0° 19' 0" V. Lgd.

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

**Frankrig. Havre.** Et Fartøj er sunket c. 2 1/2 Kml. S. 48° V. fra Fyret paa N.-Molen ved *Havre*. En Mast er 6 Fod over Vandet. Vraget er afmærket med en grøn Tønde.

**Chausey.** Ved *Chausey* ere følgende Sømærker ødelagte:  
*La Canuette*, rødt med Kegle. 48° 54' 15" N. Br. 1° 44' 45" V. Lgd.

*La Haute Foraine*, rødt med Kegle. 48° 52' 56" N. Br. 1° 43' 43" V. Lgd.

*La Petite Entrée*, sort med Cylinder. 48° 54' 34" N. Br. 1° 49' 35" V. Lgd.

*La Tournioure*, rød og sort vandret stribet med Ballon. 48° 52' 11" N. Br. 1° 46' 30" V. Lgd.

*L'Oiseau*, sort med Cylinder. 48° 52' 48" N. Br. 1° 52' 17" V. Lgd.

**Merlimont.** Vraget, som laa sunket tæt ved *Merlimont* Kystvag, er uskadeliggjort og Afmærkningen inddragen.

**England. Southampton Water.** Den rød og hvid stribe Kugletønde NV. for *Nelley Shoal* er ombyttet med en sortmalet Lystønde, mærket *North-West Nelley*. Den viser hvidt Lys med Formørkelser. 50° 52' 20" N. Br. 1° 22' 40" V. Lgd.

**Portland Bill.** *Lloyds* har bestemt igen at oprette Signalstationen paa *Portland Bill*, sandsynligvis den 1ste Jan. 1895.

**Irlands S.-Kyst. Castle Haven.** En 10 Fod høj, kegleformet hvid Baake med rødt Bælte er opført paa Toppen af *Skiddy Island* paa Ø.-Siden af Indløbet til *Castle Haven*. 51° 30' 50" N. Br. 9° 10' 10" V. Lgd.

### Nordlige Atlantehav.

**Frankrig. Douélan. La Croix.** Baaken paa *La Croix*, ved V.-Siden af Indløbet til *Douélan*, er ødelagt af Søn. Den skal snarest mulig opføres igen. 47° 46' 3" N. Br. 3° 36' 53" V. Lgd.

**Loire.** Den 1ste Decb. 1894 ere følgende Fyr ved *Loire* slukkede:

*Corsept* tre Fyr, nemlig to grønne og et rødt, fast Fyr og *Pierre-à-l'Oeil* røde, faste Fyr.

**Gironde.** Ved *Paullac* ere den sorte Tønde V. for Grunden *Banc de Paullac Ville* og den sorte Tønde S. for *Trompeloup* flyttede efter Løbet

I *Dordogne* tæt oven for *Bec d'Ambès* er den sorte Tønde ved den nederste Ende af *Banc de Bourg* flyttet 1/2 Kml længere ned ad Floden.

**Azorerne. San Miguel. Ponta Delgada.** Ifølge Telegram af 10de Decbr. 1894 fra Admiralitetet i *Lissabon* er Fyrtaarnet paa *Bølgebryderen* ved *Ponta Delgada* ødelagt i en Storm. Fyret er indtil videre slukket.

**Forenede Stater i Nordamerika. New York. New York Bay. Coney Island.** Mellem Ø.-Siden af *Coney Island* og Pier A i *North River* er udlagt et Telegraf-Kabel. Skibsførere advares mod at ankre i Kabelet. Fisker Ankeret Kabelet, anmodes Skibsførere om at anvende ethvert Middel til at skaane Kabelet. »Commercial Cable Company« vil eventuelt betale Tab af Anker og Kæde, naar Anmeldelse gøres til Selskabet og fuld Oplysning gives.

**North Carolina. Cape Hatteras. Outer Diamond Shoal.** Paa Jernkonstruktionen paa *Outer Diamond Shoal* er Masten med Tværtræer paa Toppen forsvunden, saa at Højden nu kun er 20 Fod over Vandet.

Fyrskibet »*Frying Pan Shoals*«, Nr. 53 igen udlagt paa Station og Reservefyrskibet Nr. 29 inddraget.

### Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**Spanien. Almeria.** Ø.-Molen, som er under Bygning ved *Almeria*, er afmærket med Tønder. Den V.-ligste ligger 150 Alen fra det grønne Fyr paa Ø.-Molen og 400 Alen fra det røde V.-lige Fyr. Man skal holde sig nærmest til det røde Fyr og ikke gaa det nærmere end 80 Alen.

**Sicillens N.-Kyst.** Et Skib er sunket Ø. for Kap *Rasocolmo* ud for *Acqualadrona*, c. 1 Kml. fra Kysten. Masterne ere over Vandet. 38° 18' 30" N. Br. 15° 34' 15" Ø. Lgd.

**Italiens Ø.-Kyst. Barletta.** I *Barletta* Havn er i 21 Fod Vand udlagt en Fortøjtønde 2 1/2 Kbl. S. for Ø.-Molens Hoved og 200 Alen V. for Ø.-Molen.

**Syrien. Beirut.** Lystønderne ved den nye Mole, som bygges ved *Beirut*, ere inddragne.

### Vestindien, Mexikanske Bugt og Karaibiske Hav.

**Trinidad. Port of Spain.** Ved *Port of Spain* er det hvide, faste Fyr forandret til et rødt, fast Fyr.

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

**Brasilien.** Ved *Bahia* ligger den røde Tønde ved *Banc Germania* i 7 Fv. Vand, c. 3/4 Kbl. uden for 5 Fv. Grænsen, fra *San Antonio* Fyr i S. 77° V. og fra *Mont Serrat* Fyr i S. 12° V.

Tønden ved N.-Spidsen af Grunden *San Antonio* er hvid.

### Karantænebestemmelser m. m.

**Danmark.** — Foranstaltninger mod smitsomme Sygdommes Indførelse fra russiske Havne ved *Finske Bugt* og *Østersøen*, samt fra *Holland* og *London* ere ophævede.

**Italien.** — Skibe fra *Tunis* underkastes Lægevisitation, og brugte og smudsige Beklædningsgenstande desinficeres.

**Portugal.** — Havnene i *Einske Bugt* ere erklærede for kolerafri.

**Spanien.** — Skibe fra *Rio de Janeiro* og *San Pablo* underkastes 3 Dages Karantæne.

**Tyrkiet.** — Skibe fra Kysten mellem *Chelidonia* og Kap *Anamour* underkastes 10 Dages Karantæne. Skibe fra *Mar-marahøbet* mellem *Cara Bogha* og *Tonla*, begge eksklusive, underkastes nu kun 5 Dages Karantæne.

# Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri,

Helsingør,

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

## Alt Skibsarbejde

i Blik, Zink, Messing og Kobber udføres.

**Waldemar Dünweber,**  
Adelgade 14.

## Svendborg Margarinefabrik,

Jes Jensen & Søn,  
anbefaler

velsmagende og holdbar Margarine,  
tilkendt Gulmedalje i Antwerpen 1894.

Kontor og Lager: Raadhusstræde 4.

## Viggo O. P. Hammer & Søn,

Baadsmadsstræde 20, Kjøbenhavn C. Etabl. 1856.

Tømmer- og Trælastforretning.  
EXPORT af indenlandske Træsorter.

Bøg, Eg, Ask, Hvidbøg etc.

IMPORT af udenlandske Træsorter.

Mahogni, Nøddetræ, Eg, Whitewood, Teak etc.

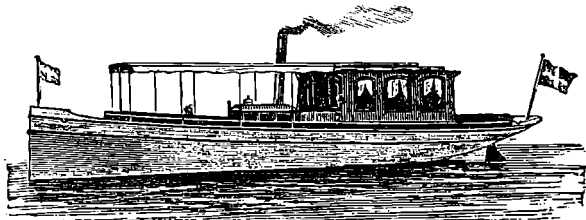
## M. B. Hansen,

mekanisk Etablissement,  
Nørrevold 78.

Reparation af Manometre, Vacuummetre, Pyrometre og Tællere.

## N. M. Preus,

Skibssmedie- & Maskinetablissement,  
Nyhavn Nr. 57.



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

## J. C. TEILMANN & Co.

Eneste Vinforretning paa Frihavnen.

Eneste Lager

af dansk, svensk og Aalborg Brændevin.

Udkommet er og faas i alle Boglader:

### Astronomisk Navigation

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

Pris med Stjernekort og Stedlinekort indb. 3 Kr.

Forlagt af **Cornelius Knudsens nautiske Etablissement.**

I Kommission hos Tillges Boghandel.

## Dahlstrøm & Lohmann,

Engineers, Boiler Makers,  
Iron & Brass Foundres and Ship Repairers.  
By Vildersplads, Copenhagen, C.



## Ny Honning

45 Øre pr. 10 Pd.

Kraftig og god Smag.

Kjøbenhavns Honninghus,

P. A. E. Müller, Graabrødretorv 4.

Benyt Honningkuren, Præservativ mod Influenza.  
Brugsanvisning frit.

Patent

## Universal Slippeapparatet,

der er omtalt i Søfartstidende Nr. 40, anbefales til Anbringelse  
i Skibsbaade. Bestillinger modtages af Opfinderen og Indehaver af Patentet

Jul. Christensen — Hjertensfrydsgade 12 — Kjøbenhavn. K.

Metalspejlapparater,  
Havnefyrr & Lanterner.

Fabrik:  
Læderstræde Nr. 9.  
Kjøbenhavn.  
G. W. FRYDENLUND & SØN.

## GORDON WHISKY

fra

Pattison, Elder & Co., Leith,

faas hos de Herrer Vinhandlere.

St. Kongensgades  
Brødfabrik  
& Melforretning 63

anbefaler  
1<sup>ma</sup> veltørrede Skonnerogger.  
Telefon 197.

### ABONNEMENTSPRISEN

er 1 Kr 50 Øre pr. Kvartal, foruden Postpengene. Enkelt Numre 20 Øre.  
Abonnement modtages St. Annæ Plads 18; St. 11-3 og Holsteinsgade 9, Ø.,  
hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelt Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges hos „Adam“, Højbroplads og Tivoli, „Lynet“, Bredgade, hos Avissælgere i Havnen og flere Steder.

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

### AVERTISEMENTSPRIS:

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

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER FREDAG.

Nr. 65.

Kjøbenhavn, Fredag den 21. December 1894.

1. Aarg.

INDHOLD: Forsinket fire Timer mellem Tre Kroner og Revshaleøen, af Dampskibsfører C. G. Clausen. — Barren ved Rio Grande do Sul. — Fra danske Skibsførere. — Spørgsmaal og Svar. — Flydende Vrag. — Knippelsbro. — Santos. — Om Vandrørskedler til Skibsbrug. — Fra Københavns Frihavn. — Ugens Havarier. — Fra Sø og Land. — Skibsefterretninger. — Søforklaringer i Frankrig. — Fragtberetninger. — Efterretninger for Søfarende.

Telegr.-Adr.: „The, Kjøbenhavn“.  
**H. P. Sundorph, Kjøbenhavn K.,**  
 en gros — THEHANDEL — en detail  
 (grundlagt 1776).  
 Originale Pakninger med indregistreret Varemærke og Plombe faas overalt i Danmark.  
 Telefon Nr. 2339.

**A. A. W. Petersen, 13 St. Anna Plads, Kjøbenhavn K. — A. B. C. Code.**  
 Steamship Agency, Forwarding, Banking, Commission Affrètements, Rechargements, Transit, Expeditions, Befrachtung, Spedition, Verzollung. Transport til og fra alle Pladser i Verden af Ladninger, Stykgods, Pakker, Mobler, Dyr, Kunstværker etc. Ind- og Udpakning samt Lagring. Telegr.-Adr.: Petersens Spedition.

**AXEL E. AAMODT.**  
 18, Kongens Nytorv 18.  
 Grundlagt 1857. Telefon 106.  
 Lager af Papir & Konvolutter fra danske og fremmede Fabrikker.

**Aut. Forhyringsagenter,**  
 Kjøbenhavn.

F. Jepsen, Toldbodgade 2.  
 W. H. Wulff, Toldbodg. 15.

**Cacaopulver,**  
 Kæks, Biscuits, Chokolade, Confekt.  
 Brødr. Tychsens Fabrikslager, Lille Kannikestræde 3, Kjøbenhavn K.

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

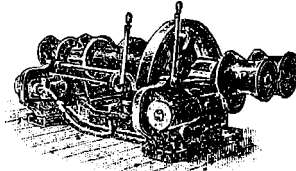
**Emil Felumbs**  
 Pianofabrik,  
 Vestergade 20, Kjøbenhavn.  
 Tilkjendt Medaille i Chicago 1893.

Telefon 1269

**M. CLAUSEN,**  
 KJØBENHAVN, K.  
 leverer

Telegr.-Adr.: „Ballie“.

Damp-Kraner, Hejse- og Ankerspil,



fra

Donkey-Kjelder. Donkey- og Ballast-Pumper

**Clarke Chapman & Co. lim., Gateshead.**

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

**J. W. Jessens Bagerier, Gammelmønt.**

Rugbrød, grovt og fint. Sigtebrød. Landbrød. Hamburger-Surbød.

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

**Flensborgs Skibsbygning Selskab**

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

Prov  
**Tenneriffa**  
 en fortrinlig Dessertvin pr. Btl Kr. 1,50.

**P. Weile & Søn.**  
 Aalborg. Grundl. 1822. Kjøbenhavn, Ny Østergade 7. Telef. 3530.



Kiselsøjler, Filt m. m.

Luftbælteisolation. Patent for Rør og Kjelder.

**Frits Ortmann**  
 Overretssagfører,  
 Niels Hemmingsøensgade 4,  
 Kl. 9—3.

**C. F. Schlüter,**  
 Skandinavians største Skibshandel.  
 Etableret 1857.  
 En gros Lager af Maskin- og Cylinderoelie.  
 Alle Arter Maskin-Pakninger etc.  
 26, Peder Skramsgade, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 2250.

**J. Chr. Herskind,**  
 Frihavnens Kontorbygning, Kjøbenhavn Ø.

Telegr.-Adr.: „Kontrol“.

**Kontrolforretning** ved Modtagelse og Aflevering af Varer.  
**Spedition og Kommission.**

Prima Referencer.

Fra Aktiebolaget Bofors & Gullspång i Sverrig leverer jeft paa Bestilling større og mindre Gjenstande i

**støbt Staal,** saasom:

Skibstævne, Skibsskruer, Roerrammer,

Stempler, Krumtappe, Amboite,

Tandhjul, Ankere, etc. etc

Støbt Staal fra Bofors-Gullspång er smeddeligt samt i Styrke og Sejghed fuldt jævnlørligt med det bedste smeddede Staal af tilsvarende Haardhedsgrad.

Kjøbenhavn.

Jørgen Jensens Efterflgr.

## Den kgl. Hof- Smørhandel

H. Svendsen,  
St. Kirkestræde 4.

Fint & fineste Smør anbefales  
til Proviantering saavel i  
Fustager og Krukker  
som hermetisk  
tillukkede Daaser.

Galle & Jessens  
oljefri, rene Paudre

Cacao uden Sukker  
kan særlig anbefales  
til Skibsbrug.

C. F. LERCHE.  
58 Gothersgade 58.  
Extra fin Java Kaffe  
anbefales.

Drik og nyd  
LIPTONS  
THE.

Lipton har opnaaet det største  
Salg i Verden. I England alene  
selges over 1 Million Pakker om  
Ugen.

Den eneste Guldmedaille for The  
paa Chicago-Udstillingen fik

Lipton.

General-Agentur & en gros Lager  
Simonsen & Nielsen,  
Bredgade 32. Kjøbenhavn K.

S. Jacobsens  
Sønner,

48, Gothersgade 48.

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

Th. Meier,  
Vognmandsforretning.  
Al Slags Kørsel  
besørges.

Kontor: Frihavnselskabets  
Kontorbygning.  
Telefon 2068.

Til Proviantering  
anbefales  
godt holdbart Smør  
til en gros Priser.  
H. P. Erichsen,  
8, Admiralgade 8.

Flydende Kaffe.

15 à 20 Gram paaskænkes  
kogende Vand, færdig — en Kop  
2 à 2 1/3 Øre. Velsmagende, pa-  
steuriseret, holdbar. Linnésgade  
12. Telefon 3110. H. I. Lassen.

## LANDMANDSBANKEN

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

Carl Krarup,  
Kjøbenhavn K.

Dampskibsexpedition og Speditionsforretning.

Expedition af de svenske Postdampskibe:

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

Lübeck—Kjøbenhavn—Gøteborg

og Mellemstationer samt

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

Kjøbenhavn—Stockholm og Mellemstationer.

Fred. Drost,

Maskinværksted og Smedie,

Ny Kalkbrænderi (ved Nordre Frihavn).

Maskinreparatur

af enhver Art.

Adgang til Ophalerbedding for mindre Dampbaade.

A. J. Rosenfeldts

Skibs- og Baadebyggeri,

Patent Ophalingsbedding,

Udsalg af Aarer og Stager,

Ny Kalkbrænderi, Ø.

Andersons Præserveringsfarve  
for Metaller

forhindrer ubetinget Rustdannelse,  
anbefales af det engelske Krigsministerium, Metropolitan railway  
Co. og mange Fabrikker i England.

Forhandlere for Danmark:

Evers & Co.,

12. Nybrogade.

Ove Haugsted,

Kjøbenhavn.

Spedition, Dampskibsexpedition og Toldklarering.

Kontorer:

Amaliegade Nr. 3, Toldboden og Kjøbenhavns Frihavn.

Pakhus ved Quai og Banespor i Frihavnen.

Prompte og billige Spedition til alle Pladser.

Rugbrød

A **Frederiksberg** A

er udmærket og holdbart.

Guldmedaille i Amsterdam.

Em. Z Svitzers

Trælasthandel,

Kjøbenhavn.

Lager af forskellige  
fremmede Træsorter.

»Jarrah«, »Teak«, »Mahogni«,  
»Pitch-Pine«, »Kauri-pine«.

Eneagenturet for Danmark  
og Tyskland

for

Robson, Miller & Co.,

Trælastexportører,

Newcastle on Tyne.

Direkte Tilbud paa

Forlangende.

Em. Z. Svitzers

Bjergnings-  
Entreprise,  
Kjøbenhavn.

Bjergningsbaadenes Navne:

»Em. Z. Svitzer«, »Katte-

gat«, »Frederikshavn«,

»Helsingør«, »Øresund«,

»Skandinavien«,

»Drogden«, »Hertha«,

»Kastrup«, »Rügen«.

Station: Telegrafadresse:

Kjøbenhavn,	Svitzer.
Kastrup,	Hoyer.
Frederikshavn,	Svitzerlund.
Korsør,	Jørgensen.
Helsingør,	Gottlieb.
Albuen,	Gunnensen.
Gøteborg,	Elfverson.
Trelleborg (Sverig),	Smith.
Greifswald,	Spruth.
Gibraltar.	Turner.

Orgel-Harmoniums

og alle

Musik-Instrumenter

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

Petersen & Steenstrup,

Lille Kongensgade 40 og Axelhus 2D.

Anti-magnetiske

Ankergangs-Uhre

fra 20 Kr.

Halv-Chronometere

fra 50 Kr.

Marinekikkerter og  
Barometere.

Alle Reparationer udføres.

PALLE SØRENSEN,

6, Sølvtorvet 6.

Tuborg Øl

anbefales paa Grund  
af dets Holdbarhed  
særlig til  
Skibsproviantering.

## Forsinket fire Timer mellem Tre Kroner og Revshaleøen.

Vi have modtaget følgende:

Det er omtrent et Aar siden, jeg besøgte min Fødeby. Jeg havde hørt om store Forandringer i Havnen og Indløbet, saasom Frihavnen, nye Ledefyr etc., saa jeg kunde kun nærme mig Tre Kroner med sagte Fart, da jeg den 6te December om Aftenen, paa Rejse fra Riga til Dunkerque, søgte ind for Kulforsyning. Fyrene paa Tre Kroner vare uforandrede og ved Hjælp af disse fandt jeg min Vej ind paa Yderreden; dog viste jeg det sædvanlige Lods-signal, en hvid Lanterne for Bougen, mindst en halv Time før jeg naaede op til Tre Kroner, da jeg sikkert ventede at finde Lodserne paa Udkig baade Nat og Dag i en By med saa megen Trafik som Kjøbenhavn. Men nej! jeg kom helt op nord for Tre Kroner og ingen Lods besvarede mit Signal; jeg begyndte at brænde Blaalyt og fløjte, og ventede taamodigt, medens Dampskibe gik ind og kom ud af Havnen; jeg formoder det var Sundbaadene, som jo kende de nye Fyr og Indretninger; først agtede jeg at følge dem, men betænkte mig, da jeg vidste, at et Skib saa stort som mit ikke kunde manøvrere saa hurtigt i smalt Farvand som disse; for mig var der kun taalmodigt at afvente Tiden, da Lodserne bag Tre Kroner havde spist deres Aftensmad og endt deres lille 66.

Klokken slog 6<sup>3</sup>/<sub>4</sub>; da havde jeg ligget stille et Kvarter tæt ved Muddermaskinen, som jeg hører er i Færd med at flytte Svanegrunden; jeg holdt min Kikkert mod Tre Kroner, i hvilken Retning jeg efter gammel Erfaring ventede at se den lille hvid-rød-grønne Lanterne vise sig, — ganske rigtig, omsider var Aftensmaaltidet tilende, Sejlene hejse i den stille Aften og Lodskutteren nærmede sig med Sneglefart, medens den haarde sydlige Strøm drev mig nærmere og nærmere mod Stubbegrunden. Heldigvis havde jeg en Del lokal Kendskab til Reden og vovede at gaa tæt til Tre Kroner; ellers havde de stakkels Lodser let kunnet faa sig en længere Rotur, da de den Aften ikke vare begunstigede med Vind, der kunde fylde Sejlene. En ukendt Skibsfører, som maaske kom nord fra, vilde sikkert ikke have vovet sig længere end til Middelfortet, og han maatte sikkert have ventet til en Vestenvind sprang op, saa at Lodserne kunde komme ud i Mag.

Nuvel! Lods fik jeg omsider og vi maatte straks gaa bak fuld Fart, da jeg var tæt ved Stubbegrunden; Skibet blev drejet rundt for bagbords Ror og vi kom atter ind i Fyrlinien og styrede ind i Havnen.

Jeg gjorde min Lods bekendt med, at jeg kom fra Riga, og han underrettede mig straks pligtskyldigst om, at jeg maatte have Lægebesigtigelse, før han turde lægge Skibet til Kajen. Saa snart vi vare vel rundt Tre Kroner, gav Lods en fire Stød i Dampfløjten, som han sagde var Signal for den vagthavende Læge paa Karantænehuset til at komme om Bord; vi bevægede os langsomt op mod Revshaleøen og vedblev med korte Mellemløb at gentage Signalet for Lægen; da ingen kom, lod vi Ankeret falde udfor Kulpladsen, hvor jeg agtede at tage mine Kul, og blev prajet fra Pladsen af den vagthavende Toldassistent, som, da Skibet kom fra Riga, forbød os at komme til Kajen og have Kommunikation mod Land, førend Karantæneeftersyn

var foretaget. En Snes Gange repeteredes Signalet for Lægen, men det forblev uhørt og tilsidst opgivet, da vi fik en ny Idé, nemlig at blæse for en Færgebaad, som vi kunde sende ind og hente Lægen. Nu blæste vi en ny Melodi, et langt og et kort Stød, men ej heller disse smukke Toner bleve hørte paa den anden Side; Klokken var kun otte, og jeg véd jo, at man endnu er oppe til Klokken to Nat i det glade Kjøbenhavn; indtil den Tid kan Færgfolkene da ikke have lagt sig til Hvile, da Søfolk sjelden gaa om Bord før alle Døre i Byen lukkes for dem. Jeg var ikke lastet med Kolerapatienter og kunde derfor ikke forklare mig Aarsagen til, at ingen vovede sig nær Skibet paa Prajehold, ikke en Gang fra Kulpladsen gjordes et Skridt for at underrette de nærmeste om at et Skib ventede paa Færgebaad, Lægebesigtigelse og Kul. Omsider hørtes Aareslag — »det maa være Færgebaaden — Nej! heller ikke!« El Dorado, halløj! »Do you want coals« lød Raabet; ganske rimeligt, at han prajede paa engelsk, da Skibet fører engelsk Flag og han ikke ventede at finde en dansk Fører om Bord. Jeg kendte straks Stemmen; det var P. L., Formand hos en Kulgrosserer; han havde hørt vore Hyl med Dampfløjten oppe i Byen, og ved Tanken om Muligheden af at kunne gøre Forretning, kastede han Kniv og Gaffel og iklædt Morgensko ilede han til sin Jolle og begav sig til Revshalen. Jeg undgik helst at besvare hans Spørgsmaal, da jeg havde anket ved Konkurrentens Kulplads og agtede at tage Kul der, saa snart jeg blot kunde faa Tilladelse til at komme til Kajen; jeg forklarede ham dog alligevel Situationen, og til min store Forbavselse tilbød han straks at ro til Karantænen og bede Lægen komme om Bord. Det var mere, end jeg kunde vente — at finde en Mand saa tjenstvillig imod sine egne Interesser, men han gjorde det antagelig i Haab om at faa Kulleverancen, som han ogsaa havde fortjent. I Løbet af et Kvarter var han tilbage og bragte til min Overraskelse den glædelige Nyhed, at Karantænen fra Østersøhavnene var ophævet den foregaaende Dag, og at Skibet kunde gaa frit til Kajen; jeg raabte straks dette til Toldassistenten i Land, men han havde intet hørt herom og vægrede sig ved at lade Skibet lægge til. Imod Lovens Paabud vovede jeg mig ind paa Karantænehuset, og atter var min Ven P. L. saa venlig at ro mig derind; her fik jeg straks Sundhedspas og bekræftet, at der ingen Karantæne var; Skibet var altsaa paa Grund af Lods- og Toldvæsenets Uvidenhed herom nu forsinket i to Timer. Jeg begav mig nu ned til Færgen for at søge at finde Aarsagen til, hvorfor denne ikke var kommen ud, efter at jeg havde givet utallige Signaler; jeg maatte jo straks tilbage for ved mit Sundhedspas at overbevise Toldassistenten og Lods om at Skibet havde fri Praktika. Her laa Rækker af Baade, og Folk stod og ventede paa at blive ført ud til Skibe paa Reden, men Færgfolk fandtes ikke; omsider nærmede sig en Person; jeg taltale ham og spurgte, om jeg kunde faa en Baad ud til Revshalen; han svarede mig baade ja og nej, og jeg opdagede straks, at han havde faaet sig en Taar over Tøstien; en anden kom nu ogsaa ned mod Færgen; hans

Kollega, formoder jeg; ogsaa han var godt stænket. Jeg bad dem ro mig ud til Revshalen, som de lovede at gøre, men de sprang i Baaden og roede væk med de Folk, som nok allerede havde ventet længe paa Toldboden, for at blive ført ud til deres respektive Skibe. Jeg stolede imidlertid ikke paa, at Færgfolkene vilde gaa ud til mig, efter at have sat deres Passagerer om Bord, og for at sikre mig, fik jeg en Rorsbetjent til at vise mig op til Færgkontoret, for at finde en ædru Færgemand, som jeg selv kunde følge med ud. Vi kom op i Færgehuset, her var mørkt, men ved Hjælp af Tændstikker fandt vi en Mand sovende paa en Briks; Rorsbetjenten ruskede godt i ham og gjorde sit yderste for at faa ham paa Benene, men forgæves. Kl. 10 kom Færgebaaden omsider til Revshalen, for at føre Trosserne ud, og Skibet kom til Kajen, takket være min Ven P. L., for var han ikke kommet til Assistance, havde jeg maaske ligget ved Revshalen endnu.

Saaledes gik fire Timer tabt i Danmarks Hovedstad i daarlige Tider.

*C. G. Clausen,*

Fører af Dampskib »El Dorado« af Newcastle.

## Barren ved Rio Grande do Sul.

I dette Blads Nr. 63 for d. 7. ds. meddeles det under »Efterretninger for Søfarende«, at ved Rio Grande do Sul kunde Barren i September 1894 i 27 Dage passeres af Skibe med 10 $\frac{1}{2}$  Fod Dybgaaende. Vi skulle i den Anledning gøre opmærksom paa en i vort sidste Nummer optagen Meddelelse fra Fanø Skibsrederforening, hvorefter Barkskibet Erna af Fanø har passeret Barren med 14 $\frac{1}{2}$  Dybgaaende. Om denne Sag skriver fremdeles vor Korrespondent i Hamburg d. 13. Decbr.:

Barkskibet Erna af Fanø med Risladning fra Rangoon for Rio Grande do Sul er den 10. ds. passeret Barren uden at lægtre, og dette Skib blev paa Lasteplassen lastet ned til 14' 2" for og 14' 9" agter i Overensstemmelse med telegrafisk Ordre fra Rederiet, der i Forvejen havde indhentet paalidelige Underretninger om Vandstanden paa Barren direkte fra Rio Grande.

En herværende Dampskibslinie, hvis Baade stadig fare paa denne Plads, meddeler ogsaa, at Barren i Almindelighed har været passabel med 15 Fods Dybgaaende.

## Fra danske Skibsførere.

Bemærkninger angaaende Sejladningen ved New-Britain, New-Ireland og Duke of York-Øerne i Sydhavet, af Kaptajn Holm, Fører af Bark Venus af Fanø.

Skibe, der komme rundt Tasmania eller fra Sidney, Brisbane etc. styre lige efter South Belona, som man løber vesten om og sætter Kursen derfra efter Poklington Reef, hvilken kan passeres paa begge Sider, og man styrer derefter mod Cape St. Georg, New-Irelands Sydpynt.

NV. Monsunen har man her fra Novbr. til Marts, den er meget variabel og Strømmen sætter i disse Maaneder stadig

SO. efter, hvorimod den skifter med Vinden i de andre 8 Maaneder.

For at krydse op i dette Farvand i NV. Monsunen bør man holde New-Irelands Kysten, som overalt er fri for udliggende Grunde og Klipper og man bør ikke gaa længere fra Kysten end 3 à 4 Qml. Kysten er høj og ses tydelig i en stjerneklar Nat. Har man avanceret frem til ca. 6 Qml. forbi Lornot Pt., saa man med Lethed kan gaa til Luvart af Kap Palliser, bør man staa over under New-Britain Siden og saa langt ind i Bugten som mulig, hvor man vil finde en medgaaende Strøm, der i kort Tid vil bringe Skibet til Barara Pt., hvilken passeres tæt forbi, da al Fare er synlig.

Man staar derefter op til Herbertshøje, hvor ethvert Skib, der er bestemt til New-Britain, New-Ireland og Duke of York-Øerne, maa anløbe, men man behøver ikke at ankre, thi Toldvæsenet kommer selv ombord, naar man signaliserer efter dem.

Gaar Sejladningen derfra videre nord efter til Nusa eller L'opser som for Tiden ere de eneste Pladser, hvorfra Produkter udskibes, holdes langs Landet op til Matupi Øen og saa snart man kan gaa til Luvart af Duke of York, staar man ret over under New-Irelands Kyst, hvor man om Natten sædvanlig faar Landvind.

Bygerne i NV. Monsunen ere meget kraftige med svære Regnskyl, hvorfor det ogsaa kaldes Regntiden.

Under Indsejlingen i Strædet mellem New-Hannover og New-Ireland bør man holde New-Ireland Siden tæt om Styrbord, og jeg foretrækker at gaa ret igennem i Stedet for at krydse norden om alle de smaa Øer, der ligge ved NV-Pynten af New-Ireland, hvor Kortene ere unøjagtige.

Gennem Strædet løber regelmæssig Strøm frem og tilbage; Ankerplads findes kun et Sted paa Styrbord Side i 12 Favne Vand med god Holdebund.

Paa Tilbagevejen maa man søge om mulig at komme op under de sydligste af Salomon-Øerne og gaa saa meget Øst som mulig, for derpaa at staa syd ned efter i Passaten; dog maa man vogte sig for alle de mange Øer og Rev, som findes i Trækken.

Fra Nusa og L'opser gaar man bedst østen om New-Ireland og derfra op under Salomon-Øerne.

## Spørgsmaal og Svar.

Hvad vil ske, naar en tom — fuld af atmosfærisk Luft — afproppet Flaske sænkes ned til en betydelig Dybde, og man tænker sig den hævet op til Havets Overflade i stor Hurtighed? Man forudsætter, at Korken er saa porøs, at den tillader Vandet, under det tiltagende Tryk, at trænge ind i Flasken, uden selv at blive trykket ned i samme eller at denne knuses. — Hvor længe vil Vandet strømme ud af Flasken efter at den er kommet op til Havets Overflade, eller hvor meget Vand vil der blive tilbage i Flasken? *Nicolai.*

For hver 33 Fod Flasken nedsænkes i Havet, vil Trykket inden i den blive forøget med 1 Atmosfære. Er Flasken f. Eks. nedsænket til en Dybde af 330 Fod, vil Trykket i den være 11 Atmosfærer (eller omtrent 162 Pund paa Kvadrattommen), og Luftens Rumfang inde i Flasken vil være  $\frac{1}{11}$  af Flaskens indvendige Rumfang; Resten, eller  $\frac{10}{11}$  af Flaskens indvendige Rumfang, vil være fyldt med Vand (Varmegradens Indflydelse er ladet ude af Betragtning).

Bringes Flasken hurtigt op til Overfladen fra en betydelig Dybde, saa hurtigt at en Udjævning af Trykket ikke finder Sted, vil Proppen sandsynligvis blive trykket ud af Flasken og den største Del af Luften undslippe, muligt tvingende Vandet med sig ud af Flasken. Gaar man imidlertid ud fra, at Proppen sidder fast og er porøs, vil Luften undslippe gennem Proppen og alt Vandet blive tilbage, naar Flaskens Hals holdes opad, medens Vandet vil blive presset ud gennem

Proppen og al Luften blive tilbage i Flasken, dersom Halsen holdes nedad.

Tillad mig et Par Spørgsmaal i Anledning af Skibets Pligt til at medtage danske Søfolk til Hjemlandet:

1) Er den Betaling, som staar opført, Kr. 2,00 for Mandskabet og Kr. 3,00 for Officerer, som hjemsendes pr. Dampskib, at regne som fuldt Vederlag for baade Fragt og Kost.

2) Skal et Sejlskib skaffe Plads til en Mand for hver 50 Tons, med Køje og Sengetøj, til den Slags Passagerer, uden at kunne gøre Krav paa mere Erstatning.

3) Kan Passagerdampskibe heller ikke forlange Fragt af en Sømand, som bliver sendt af Konsulen. Jeg forudsætter, at Skibet kan blive tvungen til at efterlade andre Passagerer, for ikke at overskride det Antal, som Reglementet tillader.

4) Indgaar erhvervsløse Sømand under samme Bestemmelse; skal f. Eks. en Sømand (dansk), paamønstret et finsk Skib i England, der derfra gaar direkte til Finland, hvor Skibet oplægges, da besørger af Konsulen paa samme Maade, altsaa med Tab for dansk Rederi.

ad. 1). Ja.

ad. 2). Ja.

ad. 3). Passagerdampskibe ere i denne Henseende stillede ganske som andre Dampskibe.

ad. 4). Er en dansk Sømand kommet i Trang, og dette ikke er foraarsaget ved Rømning, slet Optørsel, Forøvelse af Penge, givne til Hjemreisen, Løsgængerer o. lign., kan Konsulatet, naar det ikke kan hjælpe ham paa anden Maade, sende ham hjem. Hvis han er blevet afskediget fra fremmed Skib, skal Konsulatet dog først undersøge, om ikke dette Skibs Konsul eller anden vedkommende Øvrighed enten efter sit Lands indre Lovgivning eller efter særlig international Overenskomst (Danmark har sluttet saadan Overenskomst med Storbritanien, Sverig, Norge, Tyskland og Italien) er forpligtet til at antage sig Sømanden. Er dette ikke Tilfældet, og Konsulatet beslutter sig til at sende ham hjem med dansk Skib, komme — efter hvad der forudsættes i Udenrigsministeriets Kommentar til Konsular-Instruktionen af 15 Dec. 1893 § 39 — de Regler i kgl. Adg. 17. Maj 1893, hvortil der i de foregaaende Spørgsmaal er sigtet, til Anvendelse.

## Flydende Vrag.

En af det engelske Admiralitet og Board of Trade i Forening nedsat Kommission, til at tage Spørgsmaalet om Forholdsregler for at ødelægge forladte Skibe i Atlanterhavet under Overvejelse, har afgivet Betænkning. Kommissionen er kommet til det Resultat, at en virkelig Kollision med et forladt Skib i aaben Sø er en Sjældenhed, og at den Skade, der foraarsages ved saadanne Sammenstød sædvanligvis kun er ringe, medens det vilde være et enormt Arbejde at opsøge disse Vrag. Man beregner, at der gennemsnitlig ikke samtidig flyder mere end 19 Vrag i Atlanterhavet paa et Areal af c. 10 Millioner Kvadratmil. Udgiften ved ethvert systematisk Forsøg paa at ødelægge Vragene vilde være aldeles uforholdsmæssig i Sammenligning med de Fordele, som antageligvis kunde vindes derved.

Kommissionen foreslaar, at man derimod skal træffe Forholdsregler for at sikre, at alle flydende Vrag, der ses, og Isbjerge, der passeres af Skibe, baade ud- og indgaaende, kunne blive hurtigt anmeldte, og at Board of Trade, efter at have gennemgaaet disse Indberetninger, hurtigst muligt skal offentliggøre saadan Meddelelse derom, som det anser for heldigt

Board of Trade har sendt det forenede Kongeriges Chamber of Shipping en Skrivelse, der indeholder ovenomtalte Beretning og beskriver de Forholdsregler, som det har truffet i Overensstemmelse med Kommissionens Forslag, for hurtig at offentlig

gøre alle fra Skibsførere modtagne Indberetninger om flydende Vrag og andre Farer for Sejladsen. Skrivelsen fremhæver, at Betydningen af disse Forholdsregler selvfølgelig vil komme til at afhænge af, i hvilket Omfang Skibsførerne selv yder deres Medvirken.

## Knippelsbro.

Den sidste langvarige Reparation af Knippelsbro synes omsider at have skabt en stærk Stemning for at faa afhjulpet de, særlig for Skibsfarten, højst mislige Forhold, som dennes uheldige Beliggenhed foraarsager. Vi have allerede meddelt, at Dampskibsrederiforeningen til Havneraadet har indsendt en Henvendelse om Sagen; i Tirsdags er der fremdeles her i Byen afholdt et stærkt besøgt Møde, hvor man drøftede en Henvendelse til Autoriteterne om en Forbedring af Samfærdselsmidlerne mellem Christianshavn og det egentlige Kjøbenhavn. Alle Mødets Talere udtalte sig stærkt imod de nuværende Forhold og man enedes sluttelig om følgende Udtalelse:

De nuværende Broer imellem Christianshavn og det egentlige Kjøbenhavn ere ikke længere tidssvarende, idet de hverken yde den nødvendige Betyggelse for en uhindret Land-Færdsel, eller give Skibsfarten en tilstrækkelig sikker Adgang til den sydlige Del af Havnen; — de jævnlig forefaldende Paasejlinger af de to Broer og den dermed forbundne Forstyrrelse af Trafiken er, selv om ingen anden Kalamitet, som f. Eks. en større Ildebrand, samtidig indtræffer, ødelæggende for de merkantile og økonomiske Interesser paa Christianshavn og Amager og tillige skadelig for vor Havns gode Renomé; en Forbedring af Forholdene er derfor paatrængende nødvendig.

Til Opnaaelse heraf har Byens Handel og Skibsfart og den talrige Befolkning paa Christianshavn og Amager et berettiget Krav paa:

- 1) at Knippelsbro snarest mulig ombygges saaledes, at Sejlløbet bliver bredere;
- 2) at den projekterede Ombygning af Langebro fremskyndes, og Adgangen til samme fra Christianhavns-Siden forbedres;
- 3) at der straks ved begge Broer anbringes Pæleværker paa Siderne af Sejlløbet til Værn imod Paasejling af selve Broerne;
- 4) at Havnevæsenet ufortøvet anskaffer tidssvarende Ponton-Bro Materiel, som straks kan tages i Brug — ogsaa for almindelig Kørsel — naar den ene eller den anden af de faste Broer bliver ufarbar; og
- 5) at Reglerne for Skibes Passage igennem Broerne revideres, saa at Faren for Paasejling saa vidt mulig formindskes, og Tiden for Afbrydelsen af den daglige Land-Færdsel indskrænkes.

Henset til den stadig voksende Trafik er det ønskeligt, at Spørgsmaalet om Tilvejebringelse af en tredje Bro — eller eventuelt af en Tunnel-Forbindelse under Havnen — tages op til alvorlig Overvejelse, og at de dertil fornødne Undersøgelser og Forarbejder paabegyndes.

## Santos.

Under Henvisning til den lille Notits angaaende Kajpenge i Santos, i Cirk. No. 42, skal vi supplere samme med, at D. Forenede Rigers Generalkonsul i Rio de Janeiro anbefaler følgende Klausul, der vil være hensigtsmæssig til Afværgelse af Tvistigheder, ligesom den har den Fordel at bringe Skibets Udgifter i heromhandlede Henseende paa det rene.

•The following charges in the Port of Santos are for account of the ship, viz: 500 reis per day per meter of quay occupied by the vessel, and 1½ rejs additional per Kilo of cargo loaded or discharged; and if ordered to any other wharf or private wharf the freighter to pay any amount exceeding Rs. 40000 per day.◊

Købmændene i Santos forlanger nemlig, at Skibene skal betale ogsaa de 1½ Reis, der erlægges pr. udlosset eller indtaget Kilo, idet de hænger sig ved, at Dokkompagniet holder Skibet ansvarligt for Afgifterne.

Hensigten med det sidste Tillæg skulde være at forhindre, at Lastemodtageren, ved private Arrangementer med Ejerne af private Brygger skulde kunne forøge Skibets Udgifter ved at beordre det til en af disse for en ofte ublu *wharfage* pr. Dag.  
(*Nord. Skibsrederforen. Cirk.*)

## Om Vandrørskedler til Skibsbrug.

(Fortsat.)

### VII. Forcering.

Vi have tidligere anført, at Pladecedlen ikke kan taale forceret Fyring; for Yderskallen er det særligt de ved usartede Udvidelser og Sammentrækninger fremkaldte Spændinger, som volde Vanskeligheder; Kedlen fordrer derfor den omhyggeligste Pasning og en saa forsigtig Behandling, at blot en enkelt hurtig Dampopsætning kan faa Samlingerne til at springe læk. Nittede Samlinger paa Kanaler og Kamre, udsatte for stærk Varme, aabne sig, lække, og en betydelig Tæring gaar for sig; man maa vedblivende stemme eller lappe dem tætte. De største Ulemper har man dog af Rørpladerne og Kedelrørene. Under Indfyringen slaar den kolde Luftstrøm mod Rørenderne, saa at disse skiftevis afkøles og opvarmes; Vandcirkulationen ved Rørpladerne er saa mangelfuld, at der i umiddelbar Berøring med disse danner sig et Damplag, som holder Vandet borte fra Pladerne. Efter hver Forcering er derfor oftest et større eller mindre Parti af Kedelrørene lække; disse maa da stemmes og bliver derved endnu mindre end tidligere egnede til at modstaa Forcering; den hyppige Stemning gør snart Rørene saa tynde, at nye maa isættes. Det er da paa mange Prøver under forceret Dampning med udenlandske Krigsskibe hæudet, at alle Kedelrørene i en Kedel ere sprungne lække, saa at man ikke har kunnet holde Vandstanden; værre endnu er det, naar der som paa Prøverne med den engelske Krydser »Baracouta« samtidig strømmer Damp ind i Kamre og Fyr og tvinger Flammerne saa langt ud paa Fyrpladsen gennem de for Indfyring aabnede Fyrdøre, at en Del af Fyrpersonalet ikke kunde redde sig og omkom. Paa en anden Prøve skal der være løbet saa meget kogthed Vand i Lasten fra en Kedel med lække Rør, at Fyrfolkene ikke kunde staa paa Gulvpladerne, men maatte trippe fra det ene Kulstykke til det andet for ikke at brændø Fødderne. En engelsk Admiral har engang udtalt, at han ansaa Indførelsen af kunstig Træk for »Djævelens Værk«.

Man kunde bøde paa disse uheldige Forhold paa to Maader; enten kunde man nøjes med en mindre Forcering; eller man kunde indrette sine Kedler saaledes, at de kunde taale den stærke Forcering. Den første Maade giver naturligvis gode Resultater i Retning af Kedlens Holdbarhed, men der er den Mangel ved den, at man saa maa ofre mere Vægt og Plads til Kedler eller ikke faa den Hastighed som Skibe, der har fulgt den anden Fremgangsmaade. Man er nu engang kommen ind paa Forcering, og Maskinkonstruktørerne have derfor søgt at indføre forskellige Forbedringer ved Pladecedlen. I den engelske Marine indførte man for 2 Aar siden en Rørring,

som indsættes i den for Flammernes Paavirkning udsatte Ende af Kedelrørene; dette Middel fandt hurtig Udbredelse ogsaa i andre Lande; man blev vel nu i Stand til at gennemføre kortere Forceringsprøve uden paafølgende lække Rør, men dels stoppes Rørmundingerne let til af Kulstøv (Svalereder), dels kan en metallisk Berøring ikke vedligeholdes mellem Rørringen, Røret og Rørpladen; Ringen vil derfor efter nogen Tids Brug gløde og brænde bort. I den engelske Marine holder man endnu paa at anvende disse Rørringe, hvor man ikke, som det senere vil blive omtalt, er gaaet over til at anvende Vandrørskedler. Foruden at anvende Rørringe, har man som Middel mod lække Rør indrettet Skærme, murede Hvælvinger o. l., som bryde Flammen fra Ildstedet, inden denne naar Rørene, og desuden er Olieforbruget til Smøring af Dampen indskrænket til det mindst mulige; det har nemlig vist sig, at Olie i Kedlen virker til Overhedning af Rørpladerne og derved fremkalder lække Rør.

I Orlogsdamperne har man hidtil i de allerfleste Tilfælde anvendt kunstig Træk efter Systemet »lukkede Fyrpladser«, d. v. s. man lader Blæsere, drevne af særskilte Maskiner, trykke Luft ind i Kedelrummet, hvis Adgange og øvrige Aabninger ere lukkede, saa at Luften kun kan undvige gennem Askegravene og op gennem Kullaget. Der kan vist ikke være Tvivl om, at man med dette System er mere udsat for at faa lække Kedelrør, end med Systemet »lukkede Askegrave«, fordi der, hver Gang Fyrdørene aabnes, maa strømme store Masser af kold Luft ind i Ildstedet lige mod de af Flammen ophevede Kedelrør. Ved Systemet »lukkede Askegrave« trykke Blæserne Luften ind i Kanaler, som lede den videre til Fronten af Askegravene; naar Fyrdøren aabnes for Indfyring, vil der ikke være nogen videre Indstrømning af kold Luft fra Kedelrummet gennem Fyrdøren ind over Fyret; Trækken gaar snarere den anden Vej, og undertiden maa man endog standse Lufttilførselen under Indfyringen for ikke at udsætte sig for, at Flammerne slaar ud paa Fyrbøderne. Vi have anført Forskellen mellem de to Systemer, fordi der fornylig med en større Paketdamper, hvis Kedler ere indrettede efter Systemet »lukkede Askegrave«, er afholdt nogle Prøver, der have vakt en Del Opsigt. Denne Dampere hedder »Prinses Marie« og hører til det hollandske Paketselskab »Zeeland«, hvis Skibe fare mellem Vliesingen og Queensborough, en af de vigtigste Forbindelseslinier mellem England og Kontinentet. Den har Høj- og Lavtryks vuggende Hjulmaskiner og 4 Pladecedler, hver med 3 Fyrkanaler. Tidligere arbejdede disse Kedler med naturligt Træk, der var dog anbragt nogle Ventilationsblæsere, som trykkede Luft ned til de aabne Fyrplader; den paa Rejsen udviklede Hestkraft var 2900. Damprens Kedler ere nu i Sommer blevne indrettede til at arbejde med Howdens System, bestaaende i Lufttilførsel med »lukkede Askegrave« og Forvarmning af Luften, forinden denne strømmer ind i Fyrene. Paa en Prøve i Nordsøen den 19de Oktober opnaaedes en Hestkraft af 4600, som Kedlerne nu med Lethed kunde vedligeholde; dette Resultat oversteg langt Forventningerne; Kedlerne arbejdede uden Overkog, hvilket ikke var Tilfældet tidligere; dette maa skyldes den Omstændighed, at Fordampningen var meget regelmæssig med Howdens System, ligesom der ikke finder nogen pludselig Afkøling og Opvarmning af Ildstederne Sted. Dampdannelsen var ogsaa mere økonomisk, idet Røgen var meget let, sammenlignet med Dampningen ved naturligt Træk.

Vi have i det første Nummer af denne Tidende givet en Beskrivelse af Paketdamperen »Paris«, hvor Howdens System ogsaa er anbragt, foruden i en Mængde andre Dampere. Opfinderen har vist ad praktisk Vej, at man med sit System kan byde Kedlerne stærk Forcering for længere Tid, og, efter hvad der foreligger, synes Kedlerne ikke at tage Skade deraf; han har ved talrige Afhandlinger og Artikler, navnlig i Ugebladet »Engineering«, taget Pladecedlen i Forsvar og fordømt Vandrørskedlen; fornylig har han undsagt Hovedforhandleren af de bekendte



Belleville-Kedler (Vandrørskedler) i England, Firmaet Maudslay & Sons, idet han har foreslaaet, at der afholdes to 30 Timers Prøver med disse Kedler og med Pladekedler, indrettede til at arbejde med kunstigt Træk efter hans System. Paa den ene Prøve skulde Kedlernes Økonomi bedømmes, paa den anden deres Evne til at taale Forcering; men Maudslays have ikke modtaget Udfordringen. Howdens System synes man ikke at have Tiltro til i England; man haaber her at løse Forcerings spørgsmaalet ved at erstatte Pladekedlen med Vandrørskedler.

Den værste Ulempe ved Pladekedlen er som anført Kedelrørens Tilbøjelighed til at lække under og efter forceret Dampning; denne Ulempe klæber ikke ved Vandrørskedlen; dennes Rør ere vel ofte samlede til Rørplader, Samlekasser eller Vand- og Dampbeholdere ved simpel Valsning, ligesom man gør det i Pladekedler, men der er den Forskel, at medens Rørenderne i disse Kedler ere umiddelbart udsatte for Flammens Indvirkning, findes de i Vandrørskedlen i Vandrummet og ere saaledes paavirkede af et indvendigt Tryk, der virker til at gøre Samlingen tæt.

Alle Vandrørskedler ere imidlertid ikke lige egnede til Forcering. I Belleville-Kedlen f. Eks. skal Vand- og Dampstrømmen følge næsten vandrette Rør og skifte Retning flere Gange under Vejs fra Indstrømningen i Kedelrørene og til Udstrømningen i Dampbeholderen. Hvor Vandet og Dampen har en saa lang og kroget Vej at følge, som det her er Tilfældet, er Kedlen kun egnet til moderat Forcering; ved høje Varmegrader i Ildstedet bliver nemlig Væggene af Rørene, der ere nærmest Ildstedet, let overhedede, fordi Varmen ikke hurtig nok optages af Kedelvandet, og et omtrent stillestaende Damp lag langs Rørenes Indersider hæmmer Varmens Gennemgang. Findes der Sten- eller Olielag paa Rørvæggene, er der stor Udsigt til Overhedning af Rørene under Forceringen. Jo simplere og kraftigere Vandcirkulationen er, og jo mere Rørene nærme sig til at være lodrette, des bedre er Kedlen i Stand til at taale Forcering. Saadanne Kedler som Moshers og Thornycrofts kan man derfor byde, hvad det skal være af Forcering. Mosher-Kedlen har været prøvet med et Lufttryk af 12", hvorved fordampedes over 18 Pund Vand pr. □' Hedeflade i Timen ved et Tryk af 250 Pund paa Kvadrattommen og med kun 2 pCt. Fugtighed i Dampen; det normale paa en Forceringsprøve er ellers en Fordampning af 6 til 8 Pund Vand pr. □' Hedeflade ved et Lufttryk af 1" til 3".

Under den stærke Forcering er Dampdannelsen oftest uøkonomisk; hvor Flammen slaar fra Ildstedet lige op mellem Rørene, slukkes den straks, men Gasarterne antændes ofte igen i Skorstenen, og en yderligere Forcering forøger kun Dampdannelsen lidt.

(Fortsættes).

## Fra Københavns Frihavn.

### Meddelelser til „Dansk Søfartstidende“ fra Københavns Frihavn.

Man har henledt vor Opmærksomhed paa, at de af os flere Gange meddelte Sammenligninger mellem Skibenes Udgifter i Frihavnen og deres Udgifter i den gamle Havn før Frihavnens Aabning, kunde misforstaas saaledes, at Skibsudgifterne nu skulde være lavere i Frihavnen end i den gamle Havn. Skønt vore Læsere her i Landet uden Tvivl alle ville være saa kendte med det virkelige Forhold, som jo er, at Skibsafgifternes Reduktion efter Frihavnens Aabning gælder for hele Københavns Havn, skulle vi dog gerne, af Hensyn til vore Læsere i Udlandet, henlede Opmærksomheden herpaa. Red.

### Indgaaede Skibe.

13. December. Dampskib »Slavonia«, tilhørende Hamburg Amerikanische Packetfahrt Actien-Gesellschaft. Ladningen bestod af 60 Fade Kød, 800 Fade Fedt, 320 Fade Oleo, 100

Sække Kløverfrø, 120 Kolli Jernvarer, 25 Fade Farvetrækstrakt, 100 Bundter Tøndestaver.

13. December. Dampskib »Malabar«, Kapt. J. S. Allan fra New Orleans, med 52000 Centner Bomuldsfrøekager, hvoraf en Del er oplagt i Bølgebliskuret.

## Ugens Havarier.

Kjøge, Barkskib, Arnesen, fra Transund hertil med Trælaster, grundstødte i Taage 1/2 Mil syd for Dragør. Svitzer tog det af Grunden.

Tyne, Skonnertbrig, af Carnavon, kolliderede med Lappegrundens Fyrskib og fik ovenbords Skade; slæbtes hertil af Bugserdampbaaden »Bien«.

Ocean King, Dpsk., Stevens, af Sunderland, fra Oxeløund til Rouen med Havre, grundstødte paa Middelgrunden; bragtes flot af »Kastrup« efter at have losset en Del i Lægtere; fortsatte ubeskadiget Rejsen efter at have indtaget hele Ladningen.

Anna Helena, Sk., Nystrøm, af Nedre Calix, fra Hudikwall hertil med Trælaster, grundstødte paa gamle Trekroner; bragtes flot og ind paa Reden af »Kastrup«.

Abergrance, Dpsk., Gathrie, af Grangemouth, der strandede ved Møns Klint, bragtes flot af »Kattegat«, efter at have kastet en Del Ladning overbord; det slæbtes meget beskadiget hertil, hvor det losser og reparerer.

## Fra Sø og Land.

D'Hrr. Prins de Jong, Amons & Co. i Zaandam tilskrive os den 15de September: Vi tillade os at meddele Dem, at Havnepengene i Zaandam fra den 1ste Januar 1895 ville blive beregnede saaledes for Sejlskibe: 4<sup>3</sup>/<sub>4</sub> cent pr. Brutto Kubik Meter. For Dampskibe 3<sup>1</sup>/<sub>2</sub> cent pr. Brutto Kubik Meter. Til den oven opgivne Tid betales Havnepengene her pr. Netto Kubik Meter.

### Fra Bornholm skrives til os den 5te December:

Ogsaa i dette Efteraar har man havt sørgelige Eksempler paa, hvor stor Trangen er til en Tilflugtshavn paa Bornholms Østkyst. Vel have ikke Stormene været langvarige, men de skiftende Vinde fra Sydvest til Vest-Nordvest har ført Skibene fra det ene Sted under Kysten til det andet. Enkelte mindre Skibe, der ikke stak dybere end 10 Fod, søgte Havn, men de andre dreve til Søs, thi de kunde ikke holde sig under Land. Adskillige Dampere maatte ligge paa aaben Red og forsyne sig med Kul, thi de stak for dybt til at gaa i Havn. Flere forliste ogsaa deres Ankere og et maatte forsynes hermed fra Københavns Frihavn, hvorfor det maatte søge Havn, indtil det kunde faa det bragt hertil.

Den bornholmske Sejlskibsflaade er bleven forringet i dette Efteraar, thi flere Skibe ere forliste og andre have lidt større og mindre Havarier. Den bornholmske Søassurance har af den Grund havt store Tab, men den har nok en saa stor Beholdning i Kassen, at den kan taale det.

Fiskeriet har været mindre godt i dette Efteraar, thi Laksefiskeriet har slaet fejl. Det er mange Aar siden, at man har set Fiskerne komme i Land med saa faa Laks som i dette Efteraar. Her er for Øjeblikket 80 Dæksbaade fra 6 til 11 Tons Netto, der driver Laksefiskeri her under Bornholm, og hver Baad har fra 150 til 300 Laksetov og Lænker ude. Hele Bornholm er for Øjeblikket omgivet af et Net af disse

c. 16,000 Tov og Lænker. Hvert Tov med Tilbehør har en Værdi af c. 5 Kr. Det er en stor Kapital, vore Fiskere har alene i disse Lakseredekaber, thi der hører ogsaa Sættetov og Garn til. De ældre Fiskere, som kun drive Torskefiskeri, har derimod fortjent en Del herved, thi til sine Tider har der paa enkelte Steder været ret godt med Torsk. Man havde ventet sig en Del Fortjeneste ved Ørredfiskeriet, men det har været helt daarligt i de sidste 6 Ugers Tid. Vor unge og kraftige Fiskerbefolkning gaar, efter alt hvad man kan dømme, en sørgelig Fremtid i Møde, thi de sidde i for store Udgifter, og hvor skal Pengene komme fra til Renter og Afdrag paa Gælden, naar de intet fortjener.

Ifølge modtagen Indberetning er der til Præstø Amt 3die Forstrandsdistrikt indbjerget 9 Stk. Sveller, 8 Fod lange, 9 Tom. brede, 6—9 Tom. tykke, uden Mærke. Ejeren af det Bjergede opfordres til at anmelde og legitimere sig for Amtet inden Aar og Dag.

Dødsfald. Forhenværende Lods Chr. Petersen Fauerskov i Marstal er afgaaet ved Døden.

Kjøbenhavns Borgerrepræsentation har til Medlemmer af Byens Havneraad genvalgt Grossererne O. B. Muus og Harald Hansen samt Direktør ved Orlogsværftet K. Nielsen.

Af Besætningen paa Damperen »Rolf«, tilh. Dampskibsselskabet »Danmark«, bleve to Mand, paa Rejsen fra Libau til Hull, angrebne af Kopper og indlagte paa Epidemihospitalet i Hull. Efter Ankomsten her til Byen bleve 7 Mand, hos hvem Vaccinen ikke havde slaaet an, indlagte til Observation paa Øresundshospitalet og det øvrige Mandskab er under Lægeeftersyn. Skibet vil antagelig kunne afgaa herfra med hele Besætningen om en Ugestid.

Skibsfarten paa Kronstadt er nu definitivt sluttet for i Aar.

Kanonbaaden »Grønsund«, Kapt. Schultz, der siden Marts Maaned har været paa Fiskeriinspektion i Nordsøen, stryger Kommando i Dag.

Til den forestaaende Reserveløjtnantskole paa Orlogsværftet blive efternævnte Styrmand antagne til Elever, under Forudsætning af, at de bestaa den anordnede Synsprøve samt have tilfredsstillende Helbred og Lægemsbygning: S. Aae, A. N. Christensen, J. Cortsen, A. E. V. Ehrenreich, G. Hansen, H. P. Hansen, H. W. Holstein, C. P. M. Jensen, N. P. Johansen, E. Mende, C. E. A. Møller, A. R. V. Myhldorff, C. Nielsen, N. P. Nielsen, C. L. Poulsen, S. P. Poulsen og F. H. Westrup.

Det Hamborg-Amerikanske-Pakets Aktieselskab har en meget stor Dobbeltkruedamper under Bygning i Stettin. — Den løb af Stablen i forrige Uge og fik Navnet »Palatia«. Det nye Skib skal kunne befordre foruden 50 Kahytpassagerer endvidere 2500 Mellemdækspassagerer. Skibets Lastevne bliver 7600 Tons. Endvidere bliver det indrettet til at kunne medføre 400 Stk. Hornkvæg. Efter Skibets Fuldendelse vil det blive indsat i Hamborg-New-York Ruten.

Ved Koldby Kaas paa Samsø agtes Molen og Bolværket forlænget.

Fra Frederikshavn skriver vor Korrespondent den 18. Decbr.:

Stranding. I Onsdags strandede det tyske Dampskib »Leipzig« ved Bragerne i Nærheden af Hanstholmen paa Grund af Tykning. Efter at Svitzers »Frederikshavn« var

tilkaldt, lykkedes det efter c. 4 Timers Arbejde at tage Fartøjet af Grunden, og heldig var det, at Udtagningen forløb saa let og hurtigt, thi i Løbet af Natten opkom der nemlig stærk Kuling, og da Grunden, hvor Skibet stod, er meget stenet, vilde Damperen sikkert være bleven Vrag og den værdifulde Last derved gaaet tabt. Det grundstødte Fartøj er 859 Netto Tons og føres af Kaptajn Ehlert af Stettin; det var paa Rejse fra Riga til Gent med Hamp, Sød og Trælast som Dækslast, hvoraf en Del blev kastet overbord ved Grundstødningen. Torsdag Morgen indkom Fartøjet her i Havnen, hvor den stedfundne Dykkerundersøgelse konstaterede betydelig Skade i Bunden, hvorfor »Leipzig«, ledsaget af »Frederikshavn«, afgik til Helsingør for der at modtage Ordre, om det skulde opløse Lasten dersteds eller i Kjøbenhavn, for derefter at komme i Dok og reparere.

Ulykke til Søs. Ifølge hertil i Fredags indløbet Telegram er den »Vendsyssel Fiskeexportforretning« tilhørende Kvasen »Vendsyssel«, der føres af Skipper Madsen, totalt forlist under en heftig Vestenstorm ved Islandsberg, liggende i Grundsund paa den svenske Kyst, hvorhen Kvasen var afgaaet for at hente en Ladning Hummer. Desværre druknede derved to Mænd, Bedstemanden Marius Jørgensen og Skipper paa Galease »Odin« Peter Christensen Otte, der af en eller anden Aarsag var ombord i »Vendsyssel«; nærmere Underretning om, hvorledes Ulykken er sket, mangler endnu. Kvasen var forsikret med  $\frac{3}{4}$  Delen af sin Taksværdi i Skibsforsikringsforeningen for Frederikshavns Tolddistrikt. Rederiet har afsendt Kvasen »Zephyr« herfra, for muligen at bjærge noget af Inventaret fra det strandede Fartøj. Begge de Afdøde vare Familiefædre.

Østersfiskeri i Nordsøen. I Fredags indkom Fiskekutteren »Prins Valdemar«, Skipper Fr. Thiel, fra Østersbankerne i Nordsøen fuld ladet med Østers, ialt c. 46,000 Stk., hvilket maa kaldes et ualmindeligt godt Fiskeri og da ogsaa er det bedste Resultat, vore hjemlige Østersfiskere endnu har naaet. Frygten for at Fiskeriet i denne Sæson kun skulde give tarveligere Udbytte end vanlig, kunde ikke godt nedslaaes paa mere eklatant Maade. Kutteren har kun været en Maaned til Søs. Fangsten er afsat til Rederiet, Fiskehandlerfirmaet Brønnum & Co.

Efter Overenskomst mellem Kutteren »Jenny«s Besætning og Rederi og Barkskibet »Emma Payzant«s Assurandører og Redere er Bjærgelønnen for sidstnævnte Fartøj nu ansat til 17,000 Kroner. Svitzers »Frederikshavn« afgik i Gaar med Barken paa Slæb til dens Bestemmelsested Lybæk.

Lodskommandøren i Königsberg bekendtgør d. 19. ds., at Sejlskibe ikke kunne passere Haffet uden Assistance af Dampere.

Den almindelige danske Skibsførerforening af 1874 har i Morgen bestaaet i 20 Aar, i hvilken Anledning der om Aftenen afholdes et Møde med efterfølgende Fælles-spising.

## Skibsefterretninger.

### Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alexander III, Rabe, ankom 18 December til Kbhvn., til Antwerpen og Sortehavet. — A. N. Hansen, P. Thidemann, afgik 16. Decbr. fra Dartmouth, til København. — Antwerpen, Caroc, ankom 14. Decbr. til Antwerpen, til Riga. — Baron Stjernblad, Michelsen, ankom 13. Decbr. til Messina, til Lissabon og Kbhvn. — Castor, Kruse, afgik 10. Decbr. fra Dartmouth til Valencia, Barcelona, Genova, Livorno etc. — Dagmar, Strubberg, afgik 13. December fra Cadiz til Kbhvn. — J. C. Jacobsen, Bech,

ankom 18. Decbr til Alicante, til Malaga, Cadix og Bordeaux. — Leopold II, Jespersen, afgik 12. Decbr. fra Konstantinopel til Kbhvn. — L. P. Holmblad, Ingerslev, ankom 14. December til Antwerpen, til Algier, Tunis, Piræus, Smyrna, Salonique, Konstantinopel, Sebastopol og Odessa. — Nordjylland, Jensen, afgik 13. Decbr. fra Havre til Kbhvn. — Kiew, Rasmusen, afgik 19. Decbr. fra Kbhvn. til Rouen og Havre. — O. B. Suhr, Koch, afgik 19. Decbr. fra Kjøbenhavn til Valencia, Taragona, Barcelona og Marseille. — Kursk, Staal, ankom 18. Decbr. til Marseilles, til den spanske Kyst. — Omsk, Kihl, afgik 13. Decbr. fra Antwerpen til Tunis, Calamata, Piræus, Konstantinopel og Sortehavet. — Tomsk, Petersen, afgik 13. Decbr. fra Konstantinopel til Batoum, Sevastopol og Odessa. — Vesuv, Gade, afgik 16. Decbr. fra Lissabon til Kbhvn. — Tejo, Fenger, ankom 14. Decbr. til Stockholm, til København, Oporto og Lissabon.

Constantin, Fenger, afgik 20. Decbr. fra Kjøbenhavn til Newcastle — Esbern Snare, Holm, afgik 20. Decbr. fra Odense til Newcastle via Frhvn. — Georg, Nielsen, afgik 19. Decbr. fra Newcastle til Kjøbenhavn. — Knuthenborg, Hansen, afgik 18. Decbr. fra Leith til Odense. — Kronen, Petersen, afgik 18. Decbr. fra Newcastle til Nykjøbing F. — Lolland, A. Ankensen, afgik 18. Decbr. fra Newcastle til Aalborg. — Storebelt, Güllich, afgik 18. Decbr. fra Nakskov til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Union, Bloch, afgik 19. Decbr. fra Odense til Leith via Aarhus og Aalborg.

Axelhuus, Goll, ankom 17. Decbr. til Kbhvn. — Bergenhuus, Jørgensen, afgik 19. Decbr. fra Kbhvn. til Danzig. — Ceres, Svensson, ankom 15. Decbr. til Libau, til Kbhvn.-London. — Charkow, Norden, ankom 18. Decbr. til Libau, til København-Hull. — Christian IX, Fischer, passerede 18. Decbr. Hanstholm, til Kbhvn.-Køingsberg. — Christianssund, Jensen, ankom 17. Decbr. til Stettin, til Kbhvn. og V.-Norge. — Fanø, Andersen, ankom 19. Decbr. til Kbhvn., til Libau. — Frederik, Harboe, ankom 17. Decbr. til Køingsberg, til Hull. — Kasan, Thomsen, ankom 18. Decbr. til Kbhvn., til London. — Libau, Andersen, ankom 16. Decbr. til Hamburg, til Kbhvn.-Danzig. — Louise, Brabrand, ankom 16. Decbr. til Hull, til Kbhvn.-Køingsberg. — Minsk, Olsen, afgik 16. Decbr. fra Liverpool, til Kbhvn. — Morsø, Lind, ankom 19. Decbr. til Kjøbenhavn, til Køingsberg. — Moskov, Petersen, ankom 13. December til Riga, til København-Anvers. — Nishnij Novgorod, Harder, afgik 17. Decbr. fra Anvers til Kbhvn.-Riga. — Olga, Fischer, ankom 13. Decbr. til Danzig, til Kbhvn.-Hamburg. — Odin, Frisenette, ankom 18. Decbr. til Kbhvn., til Hamburg. — Perm, Christensen, ankom 17. Decbr. til London, til Kbhvn.-Libau. — Pregel, Egidiussen, ankom 15. Decbr. til Libau, til Kbhvn.-Anvers. — Romny, Nielsen, ankom 17. Decbr. til Hull, til Kbhvn.-Libau. — Thyra, Garde, ankom 5. Decbr. til Libau, til Kbhvn.-Hull. — Tula, Paaske, ankom 14. Decbr. til Christianssand, til Stavanger, Bergen og Trondhjem og Retur. — Valdemar, Sørensen, ankom 10. Decbr. til Anvers, til Kjøbenhavn-Libau. — Vendsyssel, Sørensen, ankom 16. Decbr. til Køingsberg, til Kbhvn.-Hamburg.

**Dannebrog.** Amalienborg, Olsen, ankom til Memel 17. Decbr. — Christiansborg, Schmidt, afgik fra Blyth 18. Decbr. til Kbhvn. — Fredensborg, Andersen, ankom til Kiel 17. Decbr. — Frederiksborg, Hartmann, afgik fra Ghent 17. Decbr. — Rosenborg, Schultz, ankom til Libau 13. Decbr. — Uranienborg, van Deurs, afgik fra Kbhvn. 19. Decbr. til Lübeck.

**Carl, Skjold, Gorm.** Gorm, Schmidt, afgik fra Libau 15. Decbr. til London. — Frode, Christensen, afgik fra Libau 15. Decbr. til London. — Knud, N. P. Jørgensen, afgik fra Methil 11. Decbr., ankom til Libau 16. Decbr. — Svend, S. Hveysel, afgik fra Boness 2. Decbr. ankom til Libau 8. Decbr. — Erik, H. W. Wrisberg, afgik fra Boness 18. Decbr. til Libau. — Skjold, N. O. Riso, afgik fra Libau 19. Decbr. til Rotterdam. — Danmark, Th. Heintzelmann, afgik fra London 13. Decbr., ankom til Cardiff 16. Decbr. — Olaf, C. Holst, afgik fra Kbhvn. 17. Decbr., ankom til Libau 19. Decbr. — Volmer, Jørgensen, afgik fra Methil 17. Decbr. til Kbhvn. — Harald, C. A. Jørgensen, afgik fra Libau 8. Decbr., ankom til Hull 15. Decbr. — Dan, C. M. Kraemer, afgik fra Newcastle 12. Decbr. til Riga. — Magnus, W. Aaris, afgik fra Riga 16. Decbr. til London.

**Det dansk-russiske Dampskibsselskab.** Peter Berg, Chr. Jensen, afgik fra Memel 16. Decbr. til Ardrossan — Alexander, Shukoff, L. Johnsen, afgik fra Newcastle 7. Decbr. til Livorno. — Johan Siem, S. Rasmussen, afgik fra Neufahrwasser 11. Decbr., ankom til London 18. Decbr. — Pawel Andrejoff, P. Mørch, afgik fra Sunderland 9. Decbr. til Konstantinopel.

**Kjøbenhavn.** Carl Hecksher, Petersen, ankom til Amsterdam 12. Decbr. — Fyen, Andersen, ankom til Methil 13. Decbr. — Hafnia, Neergaard, afgik fra Kbhvn. 16. Decbr., ankom til Riga 18. Decbr. — Jylland, Starck, afgik fra Kbhvn. 15. Decbr., ankom til Libau 17. Decbr. — Sjælland, Hansen, afgik fra Dunkerque 13. Decbr., ankom til Newcastle 14. Decbr.

**Nordseen.** England, Petersen, ankom til Caen 13. Decbr.

— Holland, Hansen, afgik fra Grangemouth 19. Decbr. til Kbhvn. — Rusland, Schmidt, afgik fra Warkworth 18. Decbr. til Kbhvn. — Skotland, Albrechtsen, ankom til Libau 17. Decbr. — Tydskland, Jørgensen, ankom til Cardiff 14. Decbr.

**The Anglo Dane Steam Ship Company Limited.** Swarland, Pii, er ankommet til Korsør.

**Det danske Petroleum-Aktieselskab.** Christine, Larsen, passerede Skagen 19. Decbr. Kl. 3.

**Urania.** Saturn, Svendsen, afgik fra Kbhvn. 18. Decbr. til Libau. — Sirius, Jensen, ankom til Rotterdam 15. Decbr. — Urania, Callesen, afgik fra Libau 13. Decbr. til London.

**Det Jydsk-Engelske Dampskibsselskab, Aarhus.** Hengest, Olsen, afgik fra Aarhus 13. Decbr., ankom til Newcastle 16. Decbr. — Octa, Enemark, afgik fra Middlesbrough 15. Decbr., ankom til Gøteborg 18. Decbr. — Orrik, Erichsen, afgik fra Gøteborg 13. Decbr., ankom til Newcastle 17. Decbr.

**J. Lauritzen, Esbjerg.** Nerma, Degn, ankom til Kjøge 7. Decbr., afgik 12., ankom til Methil 17. December. — Nordsoen, Meinertz, ankom til Newcastle 6. Decbr., afgik 13., ankom til Frederikshavn 16. Decbr.

## Sejlskibe.

**Fanø, Nordby.** Cecilie, Pedersen, ankom til Falmouth 12. Decbr. fra Laguna, afgik 15. til Rotterdam. — Cito, Lassen, ankom til Banda 22. Septbr. fra Amsterdam, afgik 4. Okt. til Ternate. — Dorane, Rødgaard, afgik fra Falmouth 12. Decbr., ankom til Hull 17. Decbr. — Gladstone, Christiansen, ankom til Barcelona 17. Decbr. fra Tjiliehap. — Johanne, Møller, ankom til Punta Arenas 12. Decbr. fra Guayaquil. — Max, Poulsen, ankom til Santos 8. Decbr. fra Rosario. — Nanna, Warrer, afgik fra Vlissingen 9. Decbr. til Victoria, passerede Dungeness 11. Decbr. — Peruvian, Hansen, ankom til Frey Bentos 30. Novbr. fra Montevideo. — Sørine, Andersen, afgik fra Barbados 23. Novbr. til St. Martin. — Tercera, Holm, ankom til Honfleur 12. Decbr. fra Taltal. — Verdande, Nielsen, afgik fra Adelaide 10. Novbr. til Port Natal.

**M. N. Fischer, Vejle.** Wedle, Henningsen, afgik fra Rio Grande do Sul 8. Decbr. til Masau, Nordkysten af Brasilien, efter Salt, tilbage til Rio Grande og Porto Alegre. £ 500 i Fragt.

**Fanø, Sønderho.** Else, Thomsen, passerede Cuxhaven 12. Decbr. fra Hamburg til Guayaquil. — For et herværende Aktieselskabs Regning er i Antwerpen indkøbt Jernbark Pampen, (nu Venner) 588 R. Tons 950 d. W. for £ 1.50. Fører N. Aarre, bestyrende Reder N. J. Outzen.

## Søforklaringer i Frankrig.

Den norske Generalkonsul i Havre har, if. Norg. Sjøft., til sin Regering indberettet følgende:

»Efter en i Frankrig gængs Retspraksis skal Søforklaring, som af fremmede Skippere her i Landet afgives for deres Nations Konsul, have samme Virkning som om Akten var foretaget af vedkommende franske Myndighed. Denne Praksis, som skriver sig fra, at Franskmændene fordrer samme Begunstigelse for sine egne Sømænd i Udlandet, har forlængst vundet Bekræftelse af saavel Administration som Domstole. Ikke desto mindre hænder det undertiden, at franske Interesserende drager Gyldigheden af en saadan Fremgangsnaade i Tvivl, og at Sagen saaledes maa afgøres ad retslig Vej. En Tvist af denne Beskaffenhed er for ikke længe siden bleven afgjort af Handelsdomstolen i Nantes, i hvilket Tilfælde følgende blev fastslaaet af Retten:

1) at fremmede Skippere ikke er forpligtede til at underkaste sig den franske Lovs Forskrifter angaaende Søforklaring; samt

2) at følgelig en af en saadan Skipper for sit Lands Konsul aflagt Søforklaring kan paabaabes for fransk Domstol mod fransk Undersaat med samme Virkning, som om Akten var bleven udført af vedkommende franske Myndighed.

Det bør her fremholdes, at denne Ret til for sit Lands Konsul at lade optage Søforklaring i Frankrig, har speciel Betydning for den fremmede Skipper, hvis Fartøj toldklareres uden Bistand af Skibsmægler, da Skipperen ogsaa i Tilfælde af Havari kan undgaa at benytte Mægler som Tolk for Besætningen, naar denne skal afgive Søforklaring, hvilket i Praksis vil sige det samme som fuldstændig at spare Mæglerudgifter, idet der er falden Dom for, at Skibsmægler, som anvendes i Egenskab af Tolk for Skibsmandskab, der afhøres ved Søforklaring for fransk Myndighed, herfor er berettiget til at beregne fuld Kurtage efter gældende Takst, selv om Fartøjets Toldklarering forøvrigt er foregaaet helt og holdent uden Mæglerens Mellemløst.

**K**lager over Bladets Forsendelse bedes hurtigst muligt indsendte til Holsteinsgade 9, Kjøbenhavn. Ø.

## Fragtberetninger.

D'Hrr. **Holm & Wonsild**, Kjøbenhavn og Lübeck, meddele os den 19. December:

Reval noter for Dampere: London  $10\frac{1}{2}$  d. à  $11\frac{1}{4}$  d., Hull  $10\frac{1}{2}$  d. à  $11\frac{1}{4}$  d., Rotterdam  $1\frac{1}{2}$  d. à  $1\frac{3}{4}$  d., Antwerpen, Dunkerque eller Ghent  $1\frac{3}{4}$  d. à  $1\frac{1}{2}$  d., Rouen 13 d. à  $1\frac{1}{2}$  d., alt pr. 496 lbs. Hvedebasis; til Stettin eller Lübeck 10 M. pr. 2000 Kilos Rugbasis; til Danmark nordligst Aarhus 14 M. pr. 2000 Kilos Rug.

Libau noter for Dampere: London, Hull eller Leith  $9\frac{3}{4}$  d. à  $10\frac{1}{2}$  d., Rotterdam  $9\frac{3}{4}$  d. à  $10\frac{1}{2}$  d., Antwerpen  $11\frac{1}{4}$  d., Rouen  $1\frac{1}{2}$  d.; specielt 6/6000 Qv., Glasgow  $1\frac{1}{4}$  d. à  $1\frac{1}{6}$  d., 4000 Qv., Cardiff  $1\frac{1}{4}$  d., 3:4000 Qv., Shorehamn  $1\frac{3}{4}$  d., 3/3500 Qv., Østkyst London  $1\frac{1}{2}$  d., Engl. Kanalhavn  $1\frac{1}{4}$  d., Bristolkanalen  $1\frac{7}{12}$  d. alt pr. 320 lbs. Havrebasis; til Danmark nordligst Aarhus 13 M. pr. 2000 Kilos Rug, 18/19 M. pr. 2000 Kilos Klid.

Køningsberg noter for Dampere: til Danmark 15/16 M. pr. 2000 Kilos Rugbasis; 45 Pf. pr. 50 Kilos Klid.

Danzig noter for Dampere: Danmark 5/6 M. pr. Ton Rugbasis; 40 Pf. pr. 50 Kilos Klid.

D'Hrr. **N. Johansen & Dahl**, Liverpool, meddele os under 15. December:

Fragtmarkedet har i den forløbne Uge været stille for saavel Damp- som Sejl-Tonnage, men Raterne ere gennemgaaende uforandrede.

Der sluttedes blandt andet som følger. For Dampskibe: Cardiff til Buenos-Ayres 8/3, Las Palmas 5/9, Marseilles  $6\frac{3}{4}$  francs, Venedig 6/6, Alexandria 5/—, Malta 4/—.

Alexandria til U. K. 11/—, Benisaf til Amsterdam eller Rotterdam 8/6, Huelva til New-York 11/6, Rotterdam 6/6, Bilbao til Tyne 4/6, Cardiff 4/—, Odessa til U. K. 12/— à 13/—, Poti 11/6, Sulina 12/—, Nicolaieff 14/—, Novorossisk 11/—, Donau 16/—, til Kjøbenhavn eller Bergen 18/6, Bombay til U. K. Kont. 16/6 à 17/—, Kurrachee 18/6, Calcutta 26,6 à 28,9, Burmah 28,9.

Bomuldsfragterne fra Staterne ere igen fastere, og 38/— kan nu let betinges fra Galveston til Liverpool og andre Steder i Forhold.

For Sejlskibe sluttedes der fra Liverpool til Para à 13/— for Stykgods; Kul til Bahia 10/—, Kokes til Havana 8/6, Cardiff til Port Pirie 15/—, Vestkysten 11/—, Rio Janeiro 13,6.

Pitch Pine Fragterne ere fastere, og 8,900 Tons Fartøjer ere optagne à 95/— pr. Std fra Gulfhavnene til U. K. Kont. Harpix- og Terpentinfrafterne ere uforandrede til 2/6 à 2/9 og 3/9 à 4/— efter Størrelsen, Klassen og Positionen.

Fra La Plata er herliggende 1400 Reg. Tons Skib sluttet à 18/— til Kanalen for Ordre og gaar ud direkt i Ballast; Jernskibe paa indtil 1000 Tons Dødvægt kunne betinge omkring 26/— fra Parana-Floden for Marts/April Lastning.

Vestkysten er stille. — San Francisco derimod igen lidt fastere til 27/6 uden Reduktion for 1600 Tons Spotskibe.

D'Hrr. **Funch, Edye & Co.**, New-York, meddele under d. 7. December:

Den forløbne Uge tiltrækker sig særlig Opmærksomhed paa Grund af stærk Efterspørgsel fra Liverpool efter Hvede, og der har været god Forretning herfra og fra Nabohavnene. Et usædvanligt stort Antal Dampere have herved faaet Beskæftigelse, og de opnaaede Rater have været meget tilfredsstillende, men vise dog i Øjeblikket en lille Tilbagegang. Partraterne til andre europæiske Havne viser en Fremgang, men disse Forretningers Omfang er mere begrænset og de opnaaelige Rater nærme sig ikke de til Liverpool gangbare Rater. Efterspørgslen efter fulde Kornladninger er i Tiltagende, og denne Branche af Befragtnings-Forretningen syntes nu endelig at skulle komme til at arbejde under gunstige Forhold. Vore Befragtere ere dog endnu meget forsigtige og utilbøjelige til at fragte undtagen for de bestemte foreliggende Ordre. Bomuldsfragterne have holdt sig fast, men der findes nu kun faa Ordre i Markedet, og der er ikke Udsigt til nogen særlig livlig Forretning i denne Branche i de førstkommande Uger. Med Hensyn til Ostindie Markedet er intet Nyt at melde, og for de faa Laster, som findes, byde Afskiberne overordentlig lave Rater.

Sejlskibsmarkedet er fremdeles ganske livløst, og Begæret er i alle Retninger meget ringe. Raterne udvise dog ingen væsentlig Forandring, da Antallet af de ubefragtede Skibe, saavel herliggende som ventede, er alt andet end rigeligt.

Der er betalt følgende Rater:

Philadelphia til Cork f. O. 3,3 d. à  $3\frac{7}{12}$  d. for Korn, Kjøbenhavn, Aarhus eller Gøteborg 39. Charlestown til

Liverpool eller Bremen Bomuld 19 64 d., Østersøen 5/16 d. Galveston til Liverpool 38/—. Havre eller Bremen 39/—. New Orleans til Østersøen 5/16 d. New York til Exmouth Petroleum 2/6 d., Philadelphia til Cork, Waterford eller Dublin  $2\frac{1}{12}$  d., U K  $2\frac{2}{3}$  d. New York til Calcutta  $16\frac{1}{2}$  c. Pensacola til Genua, Tømmer 90/.

**Vor Korrespondent i Newcastle o/Tyne** meddele os under 15. December:

Der er ingen Bedring at berette i vort Fragtmarked, og navnlig Middelhavet har været flovt i afvigte Uge. Tilbudet af Tonnage er betydeligt over Behovet, og Fragterne ere derfor faldne adskilligt. For Østersøen er der kun yderst ringe Efterspørgsel efter Tonnage, men da kun forholdsvis faa Dampere tilbyde sig dertil, ere Raterne ikke faldne i samme Grad som til Middelhavshavnene. Af Befragtingerne nævnes: Tyne, Blyth eller Wear til Riga 1400 4/6. Neufahrwasser 1200 4/6, 1000  $4\frac{1}{2}$  à 4/3. Colberg 600 5/9. Wismar 950 5/—. Randers 500 5/9. Kjøbenhavn 1700 4/6. Landskrona 1600 4/3. Malmø 1200 4/6. Oporto 1200 5/—. Lissabon 2000 à 1300 5/—. Almeria 1300 7/—. Barcelona 1700 7/9. Marseilles 2200 5/—, 1400  $4\frac{1}{10}$ . Genua 2400 4/9. C. Vecchia 1800 5/3. Taranto 1450  $5\frac{1}{10}$ . Ancona 2500 6/6. Venedig 2200 6/6, 2300  $6\frac{1}{12}$ . Konstantinopel 2400 5/—. Algiers 2100 4/9.

Fra Odessa, Sebastopol etc. bydes for prompt Lastning til U. K. Cont. 13 3 à 13/6, og for Jan. Lastning 11/6 à 11/9. Sulina noter 13 6 for prompt, 12/6 for senere Lastning, og fra Donauen bydes 16/— à 16/3 for direkte Havn U. K., 18/— til Kjøbenhavn/Bergen.

Fra Middelhavet er sluttet: Aguilas til Garston 16/— Esparto. Alexandria til London ell. Hull 1700 Netto Tons 10/6 à 2/— Decbr.

do. 2200 tons d. V.  $10\frac{1}{6}$  +  $2\frac{1}{12}$  Beg. Jan., 10/— 2/— Februar Cyprus (4 Ladepladser) til U. K. 1750 t. 12/6 ton d. V. Sicilien til London 1750 tons d. V. £ 875. Januar Smyrna til Bristol, 2400 tons, £ 1400 prompt, Spanien til London, Hull eller Tyne, 1150 tons d. V. £ 575. Jan. Huelva til London 7/6, til Southampton & Middlesbro 8/6, til Swansea 6/9, Dunkerque 8/6.

Fra Østersøen er sluttet: Oxeløund til Rotterdam & Amsterdam  $4\frac{7}{12}$  og 4/9. Riga til Hamburg sleepers 7/6. Danzig til London 5/9 sq. sleepers.

## Efterretninger for Søfarende.

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

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

**Sundet. Kjøbenhavn.** Den 21de Decbr. 1894 indrages Afmærkningen for Søminekorpsets Øvelsesplads mellem og foran *Mellemfort* og *Prøvesteen*. Samtidig slukkes Varselyrene paa begge Forter.

**Østersøen Falster S.** Klokketønderne paa S.-Siden af *Krohøge-Dyb* ere ombyttede med Vintersømærkerne; den yderste med en hvid Spidstønde, den inderste med en Vager med kort, hvid Stage.

### Østersøen, Sundet og Lille-Bælt.

**Sverig.** I Følge Telegram fra Lodsstyrelsen i *Stockholm* ere Fyrskibene »Grundkallen» og »Svenska Björn» inddragne den 12te Decbr. 1894.

Den 8de Decbr. 1894 er Fyrskibet »Grepem» inddraget.

**Bottniske Bugt.** Paa *Södra Gadden* er opført en 14 Fod høj, hvid Varde uden Topbetegnelse.  $63^{\circ} 35' 37''$  N. Br.  $20^{\circ} 46' 35''$  Ø. Lgd.

Paa *Fjärdsgrundan* ved det N.-lige Løb til *Bredskär* er opført en hvid Varde uden Topbetegnelse.  $63^{\circ} 40' 12''$  N. Br.  $20^{\circ} 21' 55''$  Ø. Lgd.

**Vestra Övarken.** Paa *Tärnören* ved Indløbet til *Skepps-vik (Såfvar)* er opført to smaa hvide Stangmærker.

**Bottniske Bugt. Luleå S.** Paa *Sandö NØ.-Kyst* er rejst en 35 Fod høj Stage med hvid Diamant paa Toppen,  $65^{\circ} 30' 48''$  N. Br.  $22^{\circ} 19' 18''$  Ø. Lgd., og en hvid Varde med Stang og hvid aflang Firkant paa Toppen.  $65^{\circ} 31' 10''$  N. Br.  $22^{\circ} 19' 18''$  Ø. Lgd. Holdte overet lede de i en Rende med 14 Fod Vand til *Finnklipporna V.-Kyst*.

Paa den S.-ligste af *Kungsörarne* er rejst en 19 Fod høj Stang med en hvid Firkant paa Toppen. 65° 44' 52" N. Br. 22° 41' 30" Ø. Lgd.

**Finland. Finske Bugt.** Ved S.-Siden af 23 Fods Sten-grunden *Voronina*, som ligger 4,8 Kml. S. 17° Ø. fra *Söder-skär* Fyr, er udsat en rød Stage med en opadbunden Kost. 60° 1' 57" N. Br. 25° 28' 40" Ø. Lgd.

Ved Ø.-Siden af 10 Fods Grunden *Kajskär*, som ligger 1½ Kbl. N. 18° Ø. fra *Øen Katskari* N.-Spids, er i 29 Fod Vand udsat en Stage, hvid foroven, rød forneden. 60° 17' 2" N. Br. 26° 38' 20" Ø. Lgd.

Den røde Stage med Kost ved *Korheasaari-hälli* er flyttet S. efter. Den staar nu i 32 Fod Vand ved Yderenden af Revet, c. ½ Kbl. fra Kysten. 60° 28' 48" N. Br. 27° 6' 52" Ø. Lgd.

**Rusland. Reval Bugt.** Det hvide Blinkfyr paa N.-Enden af *Nargö* viser hver ¼ Minut Et-Blink af 5 Sekunder Varighed.

**Tydskland. Pillau- og Königsberger-Rinne.** Lystønderne ved *Pillau- og Königsberger-Rinne* ere inddragne for Vinteren.

### Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Tydskland. Elben.** Vraget af »*Kestrel*«, som laa paa *Oste-Bank*, er nu fuldstændig borryddet. Vragfyrskipet er inddraget.

**Holland. Zeegat van Terschelling. Schultengat.** Klokkebaakeskipet i *Schuitengat* er ombyttet med en rød Spidstønde med Ballon.

**Zuiderzee. Nesserzand.** Skydeskiverne ved *Nesserzand*, Indløbet til *Vlieter*, ere, tilligemed de to rød og sort tærnedes Tønder ved dem, inddragne.

**Zeegat van Texel. Schulpengat.** I *Schulpengat* er den røde Spidstønde Nr. 3 forsynet med Klokke.

**Maas. Dordsche Kil.** Et Fartøj er sunket i *Dordsche Kil*, i *Wacht Rak*, c. ¼ Kbl. fra Ø.-Kanten. Ved Vraget vises saavel Dag som Nat de sædvanlige Signaler.

**England. Lowestoft.** Ved *Holm Sand* S.-Ende har Dybden forandret sig. *SW. Holm* røde og hvide tærnedes Tøndevager er derfor flyttet 3½ Kbl. N. ½ Ø. hen og ligger nu fra *Lowestoft* lave Fyr i S. 50° Ø., 1,4 Kml. 52° 27' 55" N. Br. 1° 47' 40" Ø. Lgd.

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

**Frankrig. Seine.** Et hvidt, fast Fyr er tændt paa Diget c. 500 Alen nedenfor Slusen til *Tancarville* Kanal. Flammens Højde: 22 Fod. Synsvidden: 7½ Kml. 49° 28' 11" N. Br. 0° 27' 48" Ø. Lgd.

**England. Portland.** Ved Indløbet til *Portland* ere Løbene mellem Pæleværkerne nu spærrede, undtagen Løbet mellem N.-Enden af Bølgebryderen og Pæleværk A, der ligger 350 Alen N. 70° V. fra Bølgebryderen, samt Løbet mellem to af de midterste Pæleværker, som betegnes B og C.

Midten af A ligger 400 Alen N. 68° V. fra Fyret paa Bølgebryderen; B ligger 2,600 Alen N. 50° V. og C 2,900 Alen N. 46° V. fra samme Fyr.

Fra hver af disse tre Pæleværker vises om Dagen to hvide Balloner og om Natten to hvide Fyr lodret for hinanden.

Fra hver af de øvrige Pæleværker, eller Skibe ved dem, vises nu kun et hvidt Fyr. Paa Yderenden af Molen fra *Binceace Rocks* vises fremdeles to røde Fyr lodret for hinanden.

**Englands V.-Kyst.** I *Milford Haven* er Løbe mellem *Stack Rock* og *Weare Point* afmærket paa S.-Siden med tre sorte Spidstønder og paa N.-Siden med to sort og hvid tærnedes Tøndevagere.

Spidstønde Nr. 1 ligger i 5 Fv., 4½ Kbl. N. 2° V. fra Redningsbaads-Huset paa *Angle Point*.

Spidstønde Nr. 3 ligger i 5 Fv., 1¾ Kbl. N. 20° Ø. fra *Popton Point*.

Spidstønde Nr. 5 ligger i 5 Fv., 2½ Kbl. S. 11° V. fra Yderenden af *Newton Noyes Pier*. De røde Fyr paa Værfittet overet lede klos N. om denne Tønde.

Tøndevager Nr. 2 ligger i 5 Fv., 6¾ Kbl. N. 2° V. fra Redningsbaads-Huset paa *Angle Point*. Dybtgaaende Skibe skulle med Lavvande ikke komme denne Tønde for nær.

Tøndevager Nr. 4 ligger i 5 Fv., 4¼ Kbl. N. 1° Ø. fra *Ponton Point*.

**Irlands N.-Kyst. Lough Foyle.** I *Lough Foyle* ere følgende Tønder udlagte:

En rød Spidstønde i 7¼ Fv. Vand over for *Moville* paa

Løbets Ø.-Side, fra *Moville Kirke* i S. 26° Ø., 8¾ Kbl. 55' 10' 40" N. Br. 7° 1' 25" V. Lgd.

En rød Spidstønde i 7½ Fv. Vand overfor *Moville* paa Løbets Ø.-Side, fra *Moville Kirke* i S. 1° Ø., 1,1 Kml.

En rød Spidstønde tæt N. for den grønne Tønde ved N.-Enden af *North Middle Bank*.

### Nordlige Atlantehav.

**Vrag m. m. i Atlanterhavet.** I *Atlanterhavet* er Vrag m. m. truffen saaledes:

Den 14de Novb. 42° 50' N. Br. 10° 12' V. Lgd. Vrag, Agterstævnen 6 Fod over Vandet.

Den 16de Novb. 31° 30' N. Br. 69° 20' V. Lgd. Skonert »*St. John*« kun lidt over Vandet. Stormasten knækket, Nødmast rejst.

Den 19de Novb. 43° 26' N. Br. 58° 11' V. Lgd. Vrag med Bunden opad.

**Forenede Stater i Nordamerika. Maine.** Det sorte Stangmærke paa *Deyers Halftide Ledge* er borttaget.

**Portland Harbor.** I *Portland Harbor* er *Maiden Cove* røde Spirtønde Nr. 2 inddragen. Rød Spirtønde Nr. 16 ved *Little Diamond Island Point* har nu Nr. 14. Rød Spirtønde Nr. 14 og sort Spirtønde Nr. 5, der begge laa ved Vrag, ere inddragne.

**New York. Fishers Island Sound. Ram Island Reef.** Fyrskib Nr. 19, S. for *Ram Island Reef*, er permanent ombyttet med Fyrskib Nr. 23. Det viser et hvidt, fast Fyr. Skroget er rødt, mærket »*Ram Island Reef*« og Nr. 23 med sort paa begge Sider. Det har to Master med sort Ballon paa hver Top. Taagesignal gives med Klokke.

**Long Island Sound.** I *Execution Rocks* Fyr lyser den røde Sektors Ø-Kant til S. 37° V., hvilket gaar over S.-Enden af *Hart Island*. Den skulde lyse til S. 33° V. og lede fri af Øen.

### Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**Spanien. Gibraltar.** Det grønne, faste Fyr paa *Ragged Staff* lyser kun V. for S. 45° V. med fuld fuld Styrke. Denne Retning gaar ½ Kml. fri af Forlængelsen af Bølgebryderen.

**Italien, Neapel, San Vincenzo Mole.** Paa Molen *San Vincenzo* er det røde Fyr med Formærkelser flyttet og staar nu 25 Alen indenfor Molens Hoved. Lystønden, som viser rødt, fast Lys, ligger nu 160 Alen fra Fyret paa Molen.

**Mattinata. Italiens Ø.-Kyst.** Et hvidt, fast Fyr er tændt paa *Pynt Lagnone* tæt ved *Mattinata*. Flammens Højde: 49 Fod. Det lyser fra N. 73° Ø. gennem Ø. og S. til S. 39° V. Fyret vises fra et Vindue i et firkantet Taarn. 41° 42' 30" N. Br. 15° 59' 57" Ø. Lgd.

**Østerrig-Ungarn. Zara.** Ved *Zara* vises ved et lille Hus paa NV.-Hjørnet af Muren, naar det er forbudt at løbe ind i Havnen, følgende Signaler: Om Dagen en rød Kegel, om Natten to røde Lanterner lodret for hinanden.

**Grækenland. Skyros.** Den 13. Decbr. 1894 er et hvidt Blinkfyr tændt paa Kap *Lithari* SØ. for *Skyros*. Det viser hvert ¼ Minut Et-Blink af 2½ Sekunders Varighed. Flammens Højde: 306 Fod. Synsvidden: 25 Kml. Lysevnen: 32 Kml. Linseapparat af første Orden. Fyret lyser fra N. 9° Ø. gennem Ø og S. til S. 67° V., hvilken Retning gaar over SØ-Pynten af *Sarakinonisi*. I Bugten *Renes* lyser Fyret til S. 69° V.

Fyret vises fra et rundt, ca. 50 Fod højt Taarn ved Fyrmesterboligen. 38° 46' 3" N. Br. 24° 41' 0" Ø. Lgd.

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

**Argentinen. Rio de la Plata.** En Grund med 23½ Fod Vand ligger omtrent 8½ Kml. N. 63° Ø. fra Fyrskibet ved *English Bank*.

### Karantænebestemmelser m. m.

**Norge.** — Karantænen overfor *Posen, Lüttich, Amsterdam* og *Rotterdam* er ophævet.

**Portugal.** — *Belaien* er erklæret for kolerafri. *Santos* og øvrige Havne i Provinsen *San Paolo* i *Brasilien* ere erklærede for mistænkte.

**Gibrallar.** — Karantænen overfor *Amsterdam* er ophævet. *Egypten.* — Skibe fra *Adalia Bugt* mellem *Kaledonia* og *Anamour* underkastes Lægeundersøgelse.

**Tyrkiet.** — Karantænen for Skibe fra *Ismia* er nedsat til 5 Dage. Skibe fra Havne mellem *Cara Bogha* og *Tonzla* og mellem *Ineboli* og *Chile* underkastes en Dags Observation Skibe fra Havne mellem *Sinope* og *Ineboli* underkastes Lægeundersøgelse.

**Grækenland.** — Skibe fra *tyrkiske* Havne mellem *Chil* og *Ineboli* samt mellem *Chclidonia* og *Alaia* underkastes 1 Dages Karantæne.

## Alt Skibsarbejde

i Blik, Zink, Messing og Kobber udføres.

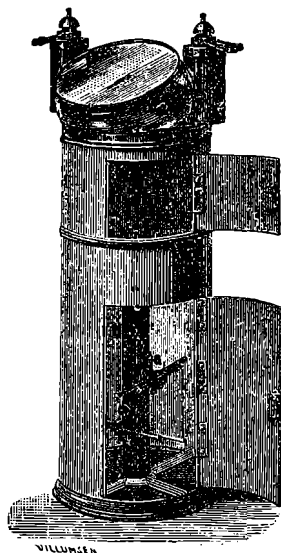
**Waldemar Dünweber,**  
Adelgade 14.

## Brugte Sextanter

og Oktanter kjøber De meget billigt hos

Schmidt, Nyhavn 20.

## Cornelius Knudsens Etabl.,



37. Kjøbmagergade Kjøbenhavn.  
Patent Multiplikator, Kompasser,  
Sprit- og Baadskompasser,  
Patent Tidsglas. Saltmaalere.  
Sextanter og Oktanter.  
Kaptejn Rungs  
**Universal-Bathometer.**  
Logge og Loddemaskiner.  
Dybhavsthermometre  
med Vendeapparat.  
Barometre, Thermometre, Manometre.  
Indicatorer. Tegnebestikker.  
Parallelinealer.  
Marinekikkerter.  
Complete Dykkerdragter  
Premierløjnant Clausens  
Patent Universal Deflektor.  
Reparationer udføres med Omhu.

## Staaltraadstovværk

alle Kvaliteter og Konstruktioner for Transmissioner, Hejse-  
værker, Kraner, Tovbaner etc.  
Galvaniseret Jern- og Staaltraadstovværk, Galvaniserede  
Staaltraads Trosser og Kabler samt Liner til Skibsbrug,  
Lynafledertovværk af Jern og Kobber, Staaltraadsliner til elek-  
triske Buelamper, Transmissions-Tov af Hamp, Manila og  
Bomuld, Transmissions Tov- og Snoreskiver, Patent-Laase og  
Patent-Smørelse for Staaltraadstovværk etc. leveres fra

**KABELFABRIK, LANDSBERG a/W.**

ved Repræsentanten for Danmark

**WM GOTTSCHALCH**  
Niels Juelsgade Nr. 1,  
Kjøbenhavn K

## Skibsblokke

og Alt under denne Branche hørende billigst.

**Carl A. Petersens Enke,**

Telefon Nr. 1729.

Strandgade 32, Kjøbenhavn C.

## Svendborg Margarinefabrik,

**Jes Jensen & Søn,**

anbefaler

**velsmagende og holdbar Margarine,**  
tilkendt Guldmalje i Antwerpen 1894.

Kontor og Lager: Raadhusstræde 4.

## GORDON WHISKY

fra

**Pattison, Elder & Co., Leith,**

faas hos de Herrer Vinhandlere.

## Ny Carlsberg Øl

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

Bryggeriets Aftapningsanstalt: Pileallé 5.

Depot: Toldbodgade 14.

## J. C. TEILMANN & Co.

Eneste Vinforretning paa Frihavnen.

Eneste Lager

af dansk, svensk og Aalborg Brændevin.

## Viggo O. P. Hammer & Søn,

Baadsmændstræde 20, Kjøbenhavn C. Etabl. 1856.

Tømmer- og Trælastforretning.

**EXPORT af indenlandske Træsorter.**

Bøg, Eg, Ask, Hvidbøg etc.

**IMPORT af udenlandske Træsorter.**

Mahogni, Nøddetræ, Eg, Whitewood, Teak etc.

## Dahlstrøm & Lohmann,

Engineers, Boiler Makers,

**Iron & Brass Foundres and Ship Repairers.**

By Vildersplads, Copenhagen, C.

## Dansk Søforsikring for Løsøre,

oprettet 1876,

tegner Forsikring paa Søfolks Effekter  
med danske Skibe.

Præmien er for en Forsikring paa 100 Kr.: 1 Aar 4 Kr.,  
6 Maaneder 3 Kr., 3 Maaneder 1 Kr. 50 Øre samt Policepenge 50 Øre.

Forsikringer tegnes paa Selskabets Hovedkontor, St. Annæ-  
plads 13, fra 11—3 og hos Selskabets Agenter i de større  
Havne- og Provindsbyer.

### ABONNEMENTSPRISEN

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

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

hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges hos „Adam“, Højbroplads og Tivoli, „Lynet“, Bredgade, hos Avis-sælgere i Havnen og flere Steder.

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

### AVERTISEMENTS-PRIS:

Første Side pr. Pettiline à 45 mm Bredde	25 Øre,	udenlandske	35 Øre	
De øvrige Sider	—	do.	25 —	
	Moderation for	5 Gange	10 Gange	25 Gange
1/2 Side eller derover	20 0/100	30 0/100	50 0/100	
Mindre end 1/2 Side	10 0/100	20 0/100	4 0/100	

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER FREDAG.

Nr. 66.

Kjøbenhavn, Fredag den 28. December 1894.

1. Aarg.

INDHOLD: Det første Aar. — Om Vandrørskedler til Skibsbrug. — Hanstholt Fyr. — Skibsfagifterne i Stettin. — Spørgsmaal og Svar. — Lodseriet ved Kjøbenhavn. — Fra Kjøbenhavns Frihavn. — Sø- og Handelsrettsdomme. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Skibsefterretninger. — Fragtberetninger. — Efterretninger for Søfarende.

Telegr.-Adr.:  
„The, Kjøbenhavn“.

## H. P. Sundorph, Kjøbenhavn K.,

en gros — THEHANDEL — en detail

(grundlagt 1776).

Originale Pakninger med indregistreret Varemærke og Plombe faas overalt i Danmark.

Telefon  
Nr. 239.

### J. Chr. Petersens Papirhandel,

Store Kirkestræde 1.  
Grundet 1845. Telefon 243.

Kbhvns Børsen  
— Frihavnsapen } eget  
Nikolajpen } Fabrikat.  
Bonuspen }

### Linoleum

og  
Voxdug  
til

Kahytter og Trapper,  
bedste Fabrikata.

E. Meyer,  
St. Kjøbmagergade 26.

### Anders Nielsen,

Fredericiagade 27.

### Største Lager

af  
Fedevarer.

### Frits Ortmann

Overretssagfører,  
Niels Hemmingsensgade 4,  
H. 9-3.

### Cacaopulver,

Kæks, Biscuits, Chocolate,  
Confekt.

Brødr. Tychsens Fabrikslager,  
Lille Kannikestræde 3, Kjøbenhavn K.

### H. C. Petersen & Co.,

Udstillingsbygningen, Kjøbenhavn V.

Ludwigsbergs Donkey Pumper,  
Pulsometre, Centrifugalpumper,  
samt alle Sorter Pumper og Sprøjter  
i bedste Konstruktioner  
til billige Priser.

### Engelberts originale Olie,

bedste Cylinder-Olie,  
leveres til nedsat Pris.

Mod Efterligninger advares.

Udkommet er og faas i alle Boglader:

### Astronomisk Navigation

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

Pris med Stjernekort og Stedlinekort indb. 3 Kr.

Forlagt af Cornelius Knudsens nautiske Etablissement.

I Kommission hos Tillges Boghandel.

### J. W. Jessens Bagerier, Gammelmønt.

Rugbrød, grovt og fint. Sigtebrød. Landbrød. Hamburger-Surbrød.

Den anerkjendte

### Originale Rahtjens Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

Martin Nisson,

Telefon 120.

Nyhavn 53, Kjøbenhavn.

Prøv  
Tenneriffa  
en fortrinlig Dessertvin pr. Btl.  
Kr. 1,50.

### P. Weile & Søn.

Aalborg. Grundl. 1822. Kjøbenhavn.  
Ny Østergade 7. Telef. 3530.

### C. F. Schlüter,

Skandinaviens største  
Skibshandel.

Etableret 1857.

En gros Lager af Maskin- og  
Cylinderolier.

Alle Arter Maskin-Pakninger etc.  
26, Peder Skramsgade,  
Kjøbenhavn K.

### Emil Felumbs

Pianofabrik,

Vestergade 20, Kjøbenhavn.

Tilkjendt Medaille i Chicago 1893.

### Ankere & Kjæder,

Tougværk og alle  
Skibs-Inventarier

anbefales fra Lager.

John Forbæch,

St. Annæ Plads 19 & 21.

Jens Emil Juhl,

Hovedagent for  
Dansk Livsforsikringselskab

### HAFNIA

Raadhuspladsen 51. Kontortid 9-6.  
Telefon 3326.

Telefon  
Nr. 2250.

### J. Chr. Herskind,

Telegr.-Adr.  
„Kontrol“.

Frihavns Kontorbygning,  
Kjøbenhavn Ø.

### Kontrollforretning

ved Modtagelse og Afle-  
vering af Varer.

### Spedition og Kommission.

Prima Referencer.

### Kjøb, Salg og Nybygning

af Sejl- og Dampskibe, Uddybningsmateriel, Transport-  
pramme med og uden Motorer, Losse- og Ladeapparater,  
Bugserdampere og Fiskerfartøjer med Petroleumsmotorer  
indtil 100 indicerede H. Kraft, udføres fordelagtigt ved

Ingeniør Andr. Vang, Kjøbenhavn,

Nørrefarimagsgade 31 A, 1. Sal.

## Den kgl. Hof-Smørhandel

H. Svendsen,  
St. Kirkestræde 4.

Fint & fineste Smør anbefales til Provantering saavel i Fustager og Krukker som hermetisk tillukkede Daaser.

## Rugbrød

A **Frederiksberg** A

er udmærket og holdbart.

Guldmedaille i Amsterdam.

## Galle & Jessens

oljefri, rene Poudre

## Cacao uden Sukker

kan særlig anbefales

til Skibsbrug.

## C. F. LERCHE.

58 Gothersgade 58.

Extra fin Java Kaffe anbefales.

## Drik og nyd LIPTONS THE.

Lipton har opnaaet det største Salg i Verden. I England alene sælges over 1 Million Pakker om Ugen.

Den eneste Guldmedaille for The paa Chicago-Udstillingen fik

## Lipton.

General-Agentur & en gros Lager  
Simonsen & Nielsen,  
Bredgade 32. Kjøbenhavn K.

## E. Husted & Co.

Merchants & Ship Brokers,  
Newcastle on Tyne.

Telegrams: Husted.

## S. Jacobsens

Sønner,

48, Gothersgade 48.

Viktualiehandel, grundlagt 1851, anbefaler

ferske, saltede og røgede Varer.

Til Provantering  
anbefales

godt holdbart Smør  
til en gros Priser.

H. P. Erichsen,  
8, Admiralgade 8.

## LANDMANDSBANKEN

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

## Holm & Collerup, Smedie og Maskinfabrik,

Toldbodgade Nr. 15

Telefon 3872.

og

Telefon 3872.

Frihavnen i Kjøbenhavn.

Alle Skibs- og Maskinreparationer udføres hurtigt

og solidt.

## J. C. TEILMANN & Co.

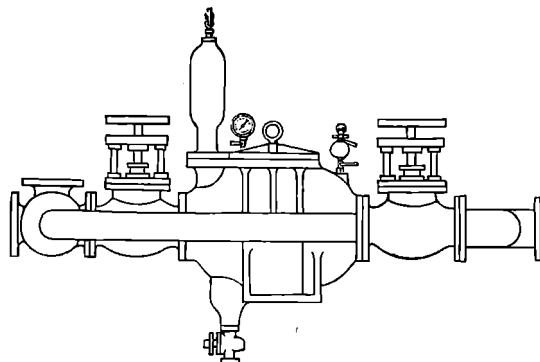
Eneste Vinforretning paa Frihavnen.

Eneste Lager

af dansk, svensk og Aalborg Brændevin.

## Edmisons Fødevands-Filter.

Filter for Landkøjer.



Skibs-Filter.

FRED. STIELTJES & Co.

Bredgade 43, Kjøbenhavn.

## C. W. Obel's

Cigar- og Tobaksfabrikker i Aalborg.

Lager og Udsalg i Kjøbenhavn:

Frederiksberggade Nr. 1.

Telefon 3669.

## Skibsblokke

og Alt under denne Branche hørende billigst.

Carl A. Petersens Enke,

Telefon Nr. 1728.

Strandgade 32, Kjøbenhavn C.

# Tuborg Øl

anbefales paa Grund af dets Holdbarhed særlig til Skibsprovantering.

## Flydende Kaffe.

15 à 20 Gram paaskænkes kogende Vand, færdig — en Kop 2 à 2<sup>1</sup>/<sub>3</sub> Øre. Velsmagende, pasteuriseret, holdbar. Linnésgade 12. Telefon 3110. H. I. Lassen.

## Em. Z Svitzers

Trælasthanvel,

Kjøbenhavn.

Lager af forskellige fremmede Træsorter.

»Jarrah«, »Teak«, »Mahogni«, »Pitch-Pine«, »Kauri-pine«.

Enegenturet for Danmark og Tyskland

for

Robson, Miller & Co.,

Trælastexportør,

Newcastle on Tyne.

Direkte Tilbud paa

Forlangende.

## Em. Z. Svitzers

### Bjergnings- Entreprise, Kjøbenhavn.

Bjergningsbaadene Navne:

»Em. Z. Svitzer«, »Kattegat«, »Frederikshavn«, »Helsingør«, »Øresund«, »Skandinavien«, »Drogden«, »Hertha«, »Kastrup«, »Rügen«.

Station: Telegrafadresse:

Kjøbenhavn,	Svitzer.
Kastrup,	Høyer.
Frederikshavn,	Svitzerlund.
Korsør,	Jørgensen.
Helsingør,	Gottlieb.
Albuen,	Gunnerson.
Gøteborg,	Elfversson.
Trelleborg (Sverig),	Smith.
Greifswald,	Spruth.
Gibraltar.	Turner.

## Orgel-Harmoniums

og alle

### Musik-Instrumenter

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

Petersen & Stenstrup,  
Lille Kongensgade 40 og Axelhus 2 B.

## Anti-magnetiske

### Ankergangs-Uhre

fra 20 Kr.

## Halv-Chromometere

fra 50 Kr.

## Marinekikkerter og Barometere.

Alle Reparationer udføres.

PALLE SØRENSEN,

6, Sølvtorvet 6.



## Det første Aar.

Med dette Nummer afslutter »Dansk Søfartstidende« sin første Aargang. Bladet stiftedes ganske vist allerede i Efteraaret 1893 og har saaledes nu bestaaet i omtrent fem Fjerdingaar; af praktiske Grunde — nærmest for at bringe de kommende Aargange til at falde sammen med Kalenderaaret — fortsattes imidlertid første Aargang til Slutningen af 1894.

Et saa nyt og her i Landet hidtil uprøvet Foretagende har selvfølgelig haft Vanskeligheder at kæmpe med, men vi kunne dog med Tilfredsstillelse sige, at vi hidtil ere komne lykkeligt over dem. Vi vide vel, at »Dansk Søfartstidende« ikke i alle Retninger har tilfredsstillet de Fordringer, der med Rette ere blevne stillede til det. Det er jo et Fagblads Opgave, baade at arbejde for den Stands Interesser, som det repræsenterer, og at indeholde et for sine Læsere nyttigt og underholdende Stof. Men for at denne Opgave tilfulde skal kunne løses, kræves der et Samarbejde mellem mange forskellige Kræfter; Bladet maa ikke hente sit Stof fra en snæver Kreds af Medarbejdere, men det maa staa i stærk og stadig Rapport til de Kredse, det henvender sig til; for et Søfartsblad er det af særlig stor Betydning, at der finder en saadan Vekselvirkning Sted mellem det og dets Læsere, at disse føle sig repræsenterede af det og støtte det ved i det at fremføre deres Ønsker og Anskuelser om de forskellige Spørgsmaal, der komme til at foreligge. Men et saadant Samarbejde skabes kun lidt efter lidt, og et Blad som dette kan derfor kun efterhaanden vinde frem til den Stilling, det bør indtage.

Naar vi se tilbage paa den forløbne første Aargang — og et saadant Tilbageblik har sin Interesse, fordi de forholdsvis fleste Erfaringer vel nok gøres i Begyndelsen — da er det imidlertid med den største Tilfredsstillelse, at vi kunne fremhæve som dens væsentligste Resultat, at »Dansk Søfartstidende« Dag for Dag er blevet nøjere knyttet til danske Søfartskredse og at Bladet i Øjeblikket uden Tvivl fremtræder som et virkeligt Organ for vor Skibsfart. Dette fremgaar ikke alene deraf, at de Kredse,

der straks ved Bladets Fremkomst samlede sig om det, med en paaskønnelsesværdig Trofasthed ere vedblevne med at støtte det, men ogsaa deraf, at Bladets Udbredelse i den forløbne Tid har været stedse og stærkt stigende.

Og endelig have vi fundet en stedse mere omfattende Støtte, særlig fra Rederes og Skibsføreres Side, ved at de have benyttet Bladet som deres faglige Organ. Det er derfor utvivlsomt, at »Dansk Søfartstidende« i den forløbne Tid har godtgjort sin Levedygtighed og sin Evne til at udfylde den tomme Plads i vor Fagpresse, som det i sin Tid indtog. For dette fortræffelige Resultat af vort første Leveaar bringe vi vore mange Medarbejdere, faste eller tilfældige, og de mange, der have samlet sig om Bladet, vor bedste Tak.

Men efter i ovenstaaende Linier saaledes at have fremhævet vore indvundne Erfaringer, ville vi, inden vi i næste Uge begynde den ny Aargang, rette den Anmodning til alle vore Læsere fremtidig at støtte os af al Evne. Der er ingen Tvivl om, at Skibsfarten her i Landet trænger til i en ganske anden Grad end hidtil at gøre sig gældende i det offentlige Liv; den formaar ikke i Rigsdagen eller i andre offentlige Institutioner at skaffe sig Repræsentanter, og dens Interesser ere — hvad der er blevet bekræftet ved adskillige Lejligheder — prisgivne rene Tilfældigheder. I jo højere Grad Sømandsstandens forskellige Kredse samle sig om et selvstændigt fagligt Organ, jo sikrere vil den være paa gennem dette at kunne skaffe sig herrettiget Indflydelse i alle de Forhold, i hvilke dens Anskuelser bør være de afgørende. Vi opfordre derfor indtrængende vore Læsere til at arbejde for Udbredelse af »Dansk Søfartstidende«; det ligger i Sømandsstandens Interesse, at dens Organ vinder Indgang saa mange Steder som muligt, og de mange af vore Læsere, der færdes rundt i danske og fremmede Havne, bør arbejde for at gøre »Dansk Søfartstidende« kendt og udbredt i disse. Jo større Udbredelse Bladet finder, jo bedre og vægtigere vil det kunne tale Skibsfartens og Sømandsstandens Sag.

## Om Vandrørskedler til Skibsbrug.

(Sluttet).

### VIII. Kedelpasningen.

Den almindelige Regel, at det i Længden betaler sig at anvende særlig duelige Folk til Kedelpasning, gælder ogsaa for Vandrørskedler. Medens man under Forcering ved kunstigt Træk af Pladekedler holder tykke Fyr, navnlig for at undgaa, at Fyret brænder i Huller, staar man sig i Vandrørskedler ved at holde tynde Fyr, for at Gasarterne kunne blive fortærede i samme Øjeblik, de dannes.

Paa Grund af den forholdsvis ringe Vandmasse, Vandrørskedler indeholde, maa Vandstanden passes med særlig Omhu; i Pladekedler er der en saa stor Vandmasse samlet ved den sædvanlige Vandhøjde, at Uregelmæssigheder i Dampforbruget eller i Fødevandstilførslen kun langsomt forandrer Vandhøjden. I nogle Vandrørskedler har man anbragt selvvirkende Svømmerapparater, som uden

særligt Tilsyn afpasse Fødevandstilførslen saaledes, at Vandhøjden holdes konstant. Om man herved letter Kedelpasningen er et Spørgsmaal, da der dog uafbrudt maa føres Tilsyn med Apparaternes Funktionering. Nogle Vandrørskedler, f. Eks. Belleville-Kedler, ere tilbøjelige til Overkog, navnlig hvor Damprummet er lille. Ofte have Kedlerne Damphatte for at formindske Tilbøjeligheden til Overkog.

Faar man for lav en Vandstand i en Vandrørskedel, ville vel nogle Rør kunne blive spolerede, men Udsigten til en Kedelsprængning er yderst ringe. I denne Retning skiller Vandrørskedlen sig saa meget fra Pladekedler, at den med Rette ofte kaldes en Sikkerhedskedel; selv om den Ulykke skulde ske, at en Vandrørskedel springer, vil Skaden dog ikke blive saa stor, som om det havde været en Pladekedel, fordi den i Kedelvand ophobede Varmemængde er saa højest forskellig. Dette kan faa Betydning for Krigsskibe, hvis Kedler ikke ere beskyttede mod fjendtlig Beskydning.

I Vandørskedler er det af yderste Vigtighed, at Rørens Indre holdes rene. Det er nu tilfulde anerkendt som en Nødvendighed, at disse Kedler fyldes med fuldstændig rent fersk eller helst destilleret Vand, og at Fødevandet er af samme Beskaffenhed. Vandørskedler, der fyldes og fødes med salt Vand, ville kun vare nogle Dage. Maskinen, der bruger Vandørskedlens Damp, maa altsaa have Overfladekondensator, og Spædevandet, der skal erstatte det Kedelvand, som paa forskellig Maade gaar tabt, maa tilvirkes i dertil indrettede Spædevandsapparater. Trods dette er det dog uundgaeligt, at Søvand og andre Urenheder nu og da indpumpes paa Kedlen; man maa da sikre sig mod, at Saltene sætte sig paa Rørvæggene og danne Kedelsten. Dette sker paa følgende Maade: Fødevandet indføres i Kedlens Dampbeholder, hvor det pludselig opvarmes til Kogepunktet. Herved udskilles den overvejende Del af Saltene, som i fast Form rives med af Vandet; denne Udskilning er virksommere under Kedelvandets Opvarmning til Kogepunktet end under selve Dampningen. Under Vandets Strømning ned efter tager det altsaa de udskilte Salte med sig, og man har da indrettet et Udfældningskammer eller rettere en Slamkiste forneden i Kedlen, hvor Vandet er i forholdsvis Ro; i denne Kiste ville Saltene og de øvrige Urenheder, Vandet fører med sig, synke til Bunds og blive nu og da udblæst gennem en Bundhane.

Er der ikke ved Kedlens Konstruktion draget Omsorg for Saltenes Udskilning, hvilket var Tilfældet med de første Vandørskedler, sætte Saltene sig paa den Del af Rørens Indervægge, hvor Fordampningen er kraftigst, Stenlaget bliver hurtigt tykkere, Kedlens Dampudviklingsevne aftager i et hurtigt stigende Forhold, Rørene blive overhedede og kunne springe, dersom man ikke i Tide har fjernet Stenlaget, hvis man i det Hele taget er i Stand til det.

Lige saa vigtigt det er at holde Rørene fri for Sten, er det at undgaa at faa Fedtstoffer ind i Kedlen. Som bekendt bliver der i Reglen tilført Dampen noget Olie til Smøring af Stemplers og Glideres Slidflader inden i Cylindrene: denne Olie føres til Kondensatoren og følger med Fødevandet. Kommer der Olie ind i Kedlen, lejrer den sig paa Rørvæggene, og da den er en meget slet Varmeleder, vil den, ligesom Kedelsten, virke til at formindskede Dampudviklingsevnen og til at overhede Rørene. For at undgaa at faa Olie ind i Kedlen, forsyner man Maskinen med en Fødevandsrenser eller et Filtreapparat; her holdes vel den største Del af Olien tilbage, men det kan dog ikke undgaa, at noget føres ind i Kedlen. For at dette ikke skal faa en skadelig Indvirkning, bruger man i Frankrig at indføre Kalkvand sammen med Fødevandet; ved hurtigt at blive opvarmet af Vandet og Dampen i Dampbeholderen udskilles Kalken i fast Form, forinden det naar ned i Nedtagerøret, og da det er meget findelt, klæbe Oliepartiklerne sig til det og synker tilbunds i Slamkisten, hvor det danner et hvidt, mudret Bundfald, som udblæses nu og da. Fødevandet er saaledes rensed, inden det naar Hedelladen.

I Tidens Løb kan det dog ikke undgaa, at der danner sig Sten i Rørene. Hvor Kedlen har krumme Rør, er man ikke i Stand til at fjerne Stenen; saadanne Kedler egne sig derfor paa Forhaand ikke til almindelige Fragtdampere, selv om de i andre Retninger besidde forskellige Fordele. I de Kedler, som have lige Rør af en saadan Størrelse, at man kan se igennem dem, kan man fjerne Stenen ved Skrabning. Den større eller mindre Lethed, hvormed Kedelrørene kunne undersøges ud og indvendigt, samt renses og istandsættes, er af en saa stor Betydning, at alene dette Spørgsmaal kan blive det afgørende for, hvilken Vandørskedel man bør foretrække.

Udvendigt renses Rørene for Sod ved Hjælp af Damp, idet man retter en Dampstraale mod Rørene, hvorved Soden rives løs og føres bort med Dampen. Der maa overalt paa Kedlen findes de fornødne Aabninger og Passager for Rørens Rensning.

De ved Vandørskedler forekommende Havarier ere i

Reglen af lokal Natur. Udslidte eller beskadigede Dele kunne som oftest let og hurtigt ombyttes paa Stedet med nye, hvorved Driften kun afbrydes for kort Tid. Da disse Kedler bygges op af enkelte ensartede Dele, kunne de nødvendige Reservedele let medføres ombord, og man kan forny Kedlerne uden at aabne Dækkene. Der hører ikke noget stort Apparat til at forfærdige disse Kedler, fordi de enkelte Dele kunne let transporteres. Dette er en af Hovedaarsagerne til Vandørskedlers store Udbredelse i Amerika, idet disse Kedler kunne transporteres paa Banerne fra et Sted til et andet, samlede eller adskille; Jernbanebroerne ere derimod for smalle for Transporten af Pladekedler, og der findes kun faa Værksteder ved Ferskvandsøerne, egnede for Forfærdigelsen af store Kedler.

De Vandørskedler, hvor man kan foretage Under søgelser og Omskiftninger af Rør uden at bryde mange Samlinger, have en Fordel over dem, hvor man maa bryde en eller to Samlinger for hvert Rør. Nogle Kedler have metallisk Tætning til Dækslerne, andre behøve Tætningsmidler; de første fordre større Omhu ved Forfærdigelsen, men ere i Længden de bedste. Nogle Ingeniører bruge at valse Rørene tætte, andre foretrække at skrue dem paa Plads.

I smaa Fartøjer plejer man i Reglen at fordele Dampkraften over flere Kedler af ringe Størrelse, men i større Fuldkraftsdampskibe og i Skibe, hvor man som oftest gaar med fuld Kraft, foretrækkes faa store Kedler, da disse lettere passes end mange og smaa, og Rørrangementet bliver simplere. Det taler imod Vandørskedler, at disse som Regel ikke kunne gøres saa store som Pladekedler, de ere sjældent over 500 til 1000 Heste, medens man ofte anvender Pladekedler paa 1500 til 2000 Heste.

#### IX. Holdbarhed.

I Vandørskedlen er Holdbarheden af Kedelrørene af den største Betydning, fordi den saa godt som kun bestaar af Rør. Som tidligere omtalt er Varmegraden af Rørvæggene forholdsvis lav, naar Rørene ere rene og Vandcirkulationen er god. Da Staal og Jern ruster hurtigt, have Vandørskedlerne forsøgt at anvende et mere varigt Materiale til Kedelrørene i det Haab, at den gode Vandcirkulation kan bøde paa disse Materialers Mangel paa Styrke ved høje Varmegrader, ved at holde Rørens Varmegrad saa lav, at Brudgrænsen ikke naas.

Man har forsøgt trukne Messingrør, men Forsøget mislykkedes. Messing kan ikke taale Varmegrader over 300°, og denne Varmegrad kan Rørvæggene naa, dersom der findes et Sten- eller Sodlag paa Rørene, eller disse ikke gennemstrømmes af Vand, hvad der kan ske i flere Vandørskedler (Mosher og Thornycroft). Naar Varmegraden op til Grænseværdien, bliver Røret sprødt og Stykker af uregelmæssige Former kan springe af det; er der nu ikke draget Omsorg for, at det gennem Bruddet udstømmende Vand- og Damp ikke kan strømme ud paa Fyrpladsen, kunne Fyrbøderne komme til Skade.

Trukne Kobberrør har man forsøgt, og de bruges endnu. Kobberrør ere stærkere end Messingrør; Grænsen for Rørets Modstand mod Brud ligger først ved 700°, men selve Rørene lide af en Fejl, der gør dem mindre skikkede til det nævnte Brug. Paa Grund af den særlige Fremgangsmaade, der følges ved Fremstillingen af trukne Rør, ere disse ofte langridsede, men Ridserne kunne være saa fine, at de ikke opdages med det blotte Øje; alle Rør, som vise tydelige Ridser, maa kasseres. Naar nu et Rør med en fin Ridse har været udsat for Kedlens Tryk, og dets Materiale maaske bliver svagt paa Grund af en høj Varmegrad, kan Røret aabnes ud paa langs, hvorved Kedlen kan blive utjenstdygtig, til Røret er bleven omskiftet eller lukket for Enderne. For Tiden eksperimenteres der med forskellige Metalblandinger til Rør, men man er endnu ikke kommet til et Resultat.

I det langt overvejende Antal Tilfælde benyttes Jern eller Staal til Rørene, men da dette Materiale tæres mere eller mindre hurtigt, maa Røret gøres tykkere, end om

det havde været af Kobber. Dette forøger Kedelvægten og formindsker Kedlens Nyttetvirkning, fordi Varmeoverførelsen bliver langsommere. Jern- eller Staalrør tære bort ved jævn Rustdannelse, som skyldes Lufts og Fugtigheds forenede Indflydelse, eller ved lokal Tæring, som hidrører fra en Art galvanisk Virkning mellem Jernet eller Staalet og fremmede Bestanddele, f. Eks. Kokes, Metalspaaner eller blot en Uensartethed i selve Materialet. Den jævne Rustdannelse formindsker Rørets Godstykkelse jævnt og gradvis; den kan man i ethvert Tilfælde til Dato sikre sig imod paa forskellige Maader, men den lokale Tæring giver Anledning til Grubedannelse og Tærehuller, som er Vandrørskedlens værste Fjende. Det synes, som om Jern er i denne Retning mere holdbart end Staal. Sædvanligt anvender man enten lapsvejste Jernrør eller trukne Staalrør. Oftest foretrækkes trukne Rør, ikke saa meget fordi de svejste Rør ere svækkede langs Svejsningen, thi selv disse Rør besidde, naar de ere af ringe Diameter, en betydelig Styrke, som fordi man da undgaar Tilstedeværelsen af de Ufuldkommenheder, der altid findes ved Sammensvejsninger. Disse Ufuldkommenheder formindske nemlig den Tykkelse, som ellers er tilstede til at tære paa, idet en næsten umærkelig Tæring hurtigt danner ved det paa-gældende Sted et Hul, som hurtigt udvides af udstømmende Damp og Vand; Røret er da værdiløst.

Vil man indvende herimod, at lapsvejste Jernrør i tidligere Aar have gjort god Tjeneste i Pladekedler, maa det dog erindres, at i disse Kedler foregaar Tæringen væsentligst paa Rørenes Ydersider; her er Sammensvejsningen efter al Sandsynlighed mere fuldkommen end paa Rørenes Indersider, og er der en Mangel ved Sammensvejsningen vil den straks kunne opdages. Skulle Vandrørskedler komme i almindelig Brug, maa man derfor haabe, at trukne Rør kunne faas billigere, end det nu er Tilfældet. For yderligere at forøge Rørenes Holdbarhed bruge nogle Fabrikanter at galvanisere dem udvendig; man har ogsaa forsøgt at bruge indvendigt galvaniserede Rør, men da man ikke her kan opnaa en jævnt galvaniseret Flade og er udsat for, at Zinkaffald tilstopper Røret, nøjes man med kun at beskytte den ydre Overflade.

Rør af ringe Diameter have en forholdsvis lille Godstykkelse; store Rør kan man gøre tykkere; disse have derfor mere at ruste paa end smaa Rør; som Følge heraf have Vandrørskedler med store Rør, almindelig taget, en længere Levetid end dem, der bygges op af smaa Rør. I denne Sammenhæng spiller det naturligtvis en Rolle, om et gennemtæret Rør let kan omskiftes med et nyt; i flere af Vandrørskedlerne, som i Thornycrofts, Moshers, Whites, o. s. v., er det nødvendigt at fjerne flere Rør for at komme til et i Mellemrækkerne; er et saadant ubrugeligt, foretrækker man derfor i Reglen at tillukke dets Ender med Propper, fremfor at omskifte det med et nyt. Benyttes en Vandrørskedel ikke meget, saa at den for længere Tid er udsat for fugtig Luft, synes dens Rør at rustne hurtigere end Pladekedlers. Naar en Kedel er under Oplag, og der ikke er truffet særlige Foranstaltninger til at beskytte Rørene, dannes der paa disse en Rustskale; i Vandrørskedler sker dette paa Rørenes Ydersider, hvor Rustskallen let springer af under vekslende Varmegrader; en ny Skal vil danne sig, og Tæringen gaar hurtigt for sig. I Pladekedlen derimod dannes Rustskallen indvendigt paa Rørene, hvor den ikke er saa tilbøjelig til at falde af, og Jernets Iltning skrider derfor kun langsomt fremad. Faar Aske og Sod Lov til at ophobe sig i Nærvejelse af Fugtighed malle en Vandrørskedels Rør, vil disses Gennemtæring hurtigt indtræffe; flere af disse Kedler ere saa vanskelige at rense omhyggeligt herfor, at man maa gaa til den Bekostning at udtage Kedlerne, og efter at have rensat dem paa Land atter sætte dem paa Plads ombord.

Pladekedlers Levetid angives højst forskelligt; for Rørene regner man 3 til 6 Aar, naar de ere af Staal; engelske og amerikanske Marineingeniører sætte Levetiden af Kedlerne i Orlogsskibe til 10 til 12 Aar, medens man

i Handelsmarinerne regner paa en Varighed af 20 Aar. Her hjemme vare vore Kedler ofte endnu længere, endog over 30 Aar, hvad der maaske skyldes en større Omhu for Materiellets Vedligeholdelse, end der vises det i Udlandet; vore Farvandes rene og næsten saltfrie Vand kan maaske ogsaa have nogen Indflydelse.

Om Vandrørskedlernes Levetid kan der paa en enkelt Undtagelse nær ikke foreligge nogen videre Erfaring endnu, fordi de kun have været anvendte i nogle faa Aar. Denne Undtagelse danner Belleville Kedlen, der i ca. 15 Aar har været benyttet til Søs. I nogle Foredrag af den bekendte Ingeniør N. Soliani er anført, at i denne Kedel maa Rørene delvis fornys efter 3 til 4 Aars Brug, saaledes at alle Rørene ere fornyede efter 6 Aars Brug. Dette Arbejde kan dog udføres, uden at Skibet udgaar af Tjenesten. Efter 12 Aars Forløb maa helt nye Kedler ind-sættes; i de øvre Rækker tæres Rørene af Rust indvendig fra, særligt deres inderste Halvdel; de nedre Rør tæres af Flammen; Rørenes Levetid er dog meget afhængig af Kedelvandets Beskaffenhed. Med destilleret Spædevand, hvoraf der forbruges c. 3 Tons pr. Etmaal pr. 1000 ind. H. K., kunne Kedlerne arbejde uafbrudt uden Rensning i en Maaned; bruger man derimod salt Kedel- og Fødevand, kunne Rørene brænde over efter et Par Dages Dampning.

I Amerika benyttes Vandrørskedler ofte paa Ferskvandssøerne; her skal en Wardkedel have været i uafbrudt Virksomhed i 14 Aar, og i en Yacht »Halcyon« i 6 Aar, uden at der er skiftet Rør, men da Lækager paa Kondensatoren her ikke kan give Anledning til Indpumpning af salt Vand paa Kedlen, kan Erfaringen herfra ikke overføres paa almindelige søgaaende Dampere. I Torpedobaade har man haft Eksempler paa, at deres Vandrørskedlers Rør vare gennemrustede efter et Par Aars Forløb.

Fortiden er det den almindelige Anskuelse, at Vandrørskedlernes Levetid ikke er saa stor som Pladekedlernes. Er Middellvarigheden af en Vandrørskedels Rør kun 3 til 6 Aar, ere Udsigterne til, at den hurtigt skulde fortrænge Pladekedlen fra alle Typer af Skibe, derfor ikke saa gode.

## X. Vægt og Plads.

For alle Skibe er det af Betydning, ikke at medføre unødvendig Vægt, og da Vandrørskedler ere lettere og optage mindre Plads end Pladekedler af samme Dampkraft, besidde de en Fordel, som i mange Tilfælde opvejer deres Mangler. Men ogsaa i denne Retning er der stor Forskel mellem de forskellige Typer; dog er det gennemgaaende ikke saa meget paa Vægten af selve Kedlen som paa Vægten af Kedelvandet, at der spares.

De Kedler, som ikke egne sig for Forcering, ere de tungeste. For Belleville-Kedlen er Vægten omtrent 80 pCt. af en almindelig Skibskedels, og den indtager omtrent samme Plads som denne.

For Kedler, der særligt egne sig for Forcering, er Vægtbesparelsen større. Af en Beretning fra vort Orlogsværfts Direktør om Anvendelsen af Vandrørskedler af Thornycrofttypen i den danske Krydser »Geiser« fremgaar det, at der herved er sparet meget betydeligt i Kedelvægten. Krydseren »Hekla«, der er af samme Type og har samme Deplacement som »Geiser«, har nemlig 6 lave cylindriske Kedler, medens »Geiser« har 8 Vandrørskedler, begge konstruerede til at give Damp til 3000 H. K. Kedelvægten stiller sig som følger:

	Hekla.	Geiser.
Selve Kedlerne med Beslag,		
Skorstene o. s. v. . . . .	120,2 Tons	90,8 Tons
Kedelvand . . . . .	48,0 —	17,4 —
Samlede Kedelvægt . . . . .	168,2 Tons	108,2 Tons

Der er altsaa i »Geiser« sparet 60 Tons eller mere end  $\frac{1}{3}$  af den samlede Kedelvægt.

Lignende Vægtbesparelser ere opnaaede i de Torpedobaads-Ødelæggere, hvis Prøver i Sommer have givet saa overraskende Resultater; disse Baades Hastigheder have

varieret mellem 27 og 29¼ Knob. Saaledes have »Havock« og »Hornet« lige store Tregangsmaskiner, medens »Havock« har 2 Lokomotivkedler og »Hornet« 8 Yarrow'ske Vandrørskedler. Kedelvægtene vare henholdsvis 54 og 44 Tons; ved at anvende Vandrørskedler er der altsaa sparet 10 Tons, og desuden er der paa Fuldkraftprøverne opnaaet c. 600 H. K. mere end i Baaden med Lokomotivkedler, hvad der gav 1 Knob større Hastighed, end »Havock« opnaaede.

### XI. Taktiske Fordele.

Den hurtige Dampdannelse, som Vandrørskedlen kan taale, saa ofte det skal være, er af største Betydning for Krigsskibenes Slagfærdighed. Har et Krigsskib almindelige Skibskedler, maa disse uafbrudt være under Damp, medens man venter paa Modstanderen; dette tømmer hurtigt paa Kulbeholdningen, og de Kedler ere derfor under mange Forhold at foretrække, som sædvanligt holdes uopvarmede, men naar de skulle i Brug, kunne gøres dampberedte i meget kort Tid.

Fra Opfyringens Begyndelse og til Kedlen er under Damp medgaar der i Lokomotivkedler 1 til 2 Timer, i almindelige cylindriske Kedler 2 til 3 og i store cylindriske Kedler 4 Timer. Dette lange Tidsrum kan blive af skæbnesvanger Betydning for et Krigsskib, der ikke er dampklar og overraskes af Fjenden, medens et Krigsskib, der besidder Kedler, som man, uden Fare for deres Holdbarhed kan gøre dampberedte i 25 til 30 Minutter, er langt gunstigere stillet. Et med Vandrørskedler forsynet Skib kan efter dette Tidsforløb begynde sine Operationer med fuld Kulforraad, med rene Kedler og med et ikke overanstrengt Maskinpersonale. Desuden er Overgangen til fuld Hastighed lettere og hurtigere iværksat, fordi selv store Svingninger i Forcingen ikke skader disse Kedler i nogen videre Grad.

I den tidligere nævnte Beretning om Dampprøverne med »Geiser« er anført, at Dampudviklingen næsten øjeblikkelig kunde afpasses efter Maskinens Dampforbrug ved Hjælp af Stopventilerne paa de Blæsere, som tilførte Luften til Fyrene. Efter en 7½ Timers Prøve til Søs, under hvilken Maskinen udviklede ca. 2300 H. K., bragtes Maskinen ved Prøvens Slutning i et Øjeblik op til 3300 H. K., uden at Kedlerne tog mindste Skade. Maskinen blev ofte stoppet pludseligt fra fuld Fart, og fra at ligge stille kunde Skibet i nogle faa Minutter bringes op til fuld Hastighed, uden at man behøvede at skænke Kedlerne nogen særlig Opmærksomhed. Saadanne Manøvrer kunne maa ske en enkelt Gang gaa godt i et Skib med Pladekedler, men gentages det ofte, eller sker Forandringen i Dampningen for pludseligt, kan det ogsaa ske, at en stor Del af Kedlerørene paa en Gang springe lække.

Følgende Eksempel viser, hvad man kan byde Vandrørskedler. En af de til den ovenfor nævnte Torpedobaadsødelægger »Hornet« hørende Yarrow'ske Vandrørskedler blev paa Land gjort dampklar til et Tryk af 180 Pund paa Kvadrattommen i 20m 20s, og dette Tryk holdtes med aabne Stopventiler i en halv Time ved et Lufttryk af 3½" og en Dampudvikling, svarende til 780 H. K. (til fuld Kraft svarer ellers kun 500 H. K.) Fyret blev derefter udraget i 6 Minutter og Kedlen afkølet for aabne Fyr- og Rensedøre, saa at Damptrykket efter 32 Minutters Forløb var faldet til 70 Pund paa Kvadrattommen. En paa følgende Undersøgelse gav det Resultat, at Kedlen ikke havde taget mindste Skade.

Med en Mosher-Vandrørskedel har man haft Damp paa 3 Minutter og et Tryk af 100 Pund paa Kvadrattommen i 7 Minutter.

### XII. Vandrørskedlers Anvendelse i den nyeste Tid.

Af de nu anvendte Vandrørskedler er Belleville-Kedlen den ældste; den blev brugt første Gang i 1849, men først i 1879 indførtes den til Søs, idet den anbragtes i den franske Krydser »Voltigeur«. Senere er den bleven be-

nyttet meget i franske Skibe; i den franske Marine benyttes nu udelukkende Vandrørskedler; i de store Skibe foretrækkes Belleville- og Lagrafel D'Allest-Kedler, i de smaa Oriolle-, Du Temple- og Normand-Kedler, men ogsaa Belleville-Kedlen bruges her; saaledes er den installeret i over 200 Dampbarkasser, hørende til den franske Flaade. Denne Kedel findes i 9 russiske Orlogsskibe, bl. a. skal den anvendes i den hurtiggaaende Kejseryacht »Standard«, som for Tiden er under Bygning paa Burmeister & Wains Værft; i den engelske Flaade er den i Aar bleven prøvet med tilfredsstillende Resultat i Torpedokanonbaaden »Sharpshooter« og skal anvendes i de to hurtiggaaende 1ste Klasses Krydsere »Powerfull« og »Terrible«; det har vakt ikke lidt Modvillie i England, at Admiralitetet har foretrukket franske Vandrørskedler til disse to Skibe; det vilde imidlertid have været et uveligt Forsøg at tage en anden Type til at give Damp til disse Skibes meget kraftige Maskinerier, da Belleville-Kedlen ubetinget er den Vandrørskedel, til hvis Fordele og Mangler man har bedst Kendskab. Denne Kedel er ogsaa benyttet i 7 Skibe, hørende til »Messagerie maritimes« Flaade; af disse ere to, nemlig Paketterne »Australien« og »Polynesien«, hver paa 7000 H. K.; den er ogsaa installeret i Wilson-Damperen »Egyptian Monarch« og i flere andre Handelskibe. Babcock & Wilcox-Kedlen findes i Handelsdamperne »Nero« og »Algerie«.

De øvrige Vandrørskedler ere af temmelig ny Dato, naar undtages den af Herreshoff konstruerede; denne, Amerikas berømte Yachtbygger, udtog sit første Patent paa Vandrørskedler i 1877. Wards første Kedel, indrettet til at arbejde med et Tryk af 500 Pund paa Kvadrattommen, konstrueredes i 1882. Den er anbragt i et amerikansk Kystforsvarsskib »Monterey«, prøvet ifjor med tilfredsstillende Resultat. Thornycrofts første Vandrørskedel, der indsattes i en af Kongeflodens Missionsbaade, byggedes i 1883; den arbejdede godt, men den nu benyttede Thornycroft-Kedel ligner den kun lidt; denne prøvedes 1ste Gang i 1886 i en engelsk 2. Klasses Torpedobaad. Moshers Kedel er fra 1890, Normands og Yarrow's fra 1891 o. s. v.

De Hovedslutninger, som man for nærværende Tid kan drage angaaende Vandrørskedlernes Anvendelse til Søs, ere formentlig følgende:

I Krigsmarinerne vil man benytte disse Kedler i større og større Udstrækning, saaledes som dette allerede er Tilfældet i de franske, engelske, russiske, spanske, danske og Forenede Staters Orlogsmariner; dette skyldes følgende Hovedfordele: Kedlernes mindre Vægt og Rumfang, Muligheden af at kunne opnaa en stor Hedeflade og et højt Kedeltryk med en lille Materialvægt, deres Evne til at taale stærk Forcing og store Svingninger i denne, den korte Tid, der behøves til Dampopsætning, samt deres Sikkerhed mod Sprængning. Med Hensyn til Valget mellem de forskellige Typer vil Muligheden af at kunne rense Rørene ind- og udvendigt være en meget vigtig Faktor. I Torpedobaade o. l. anvender man Kedler, der særligt egne sig for Forcing; som Regel ere disse meget vanskelige at rense ud- og indvendigt. Disse Baade ere imidlertid ikke uafbrudt under Damp; de foretage heller ikke lange Rejser, og saa kan man efter Togtet tage Kedlerne op og rense dem paa Land. I store Skibe, som skulle gøre lange Rejser, og hvor Kedlerne maa renses paa Stedet, vil man i Reglen foretrække Kedler med lige og store Rør, som Bellevilles, Babcock & Wilcox, Lagrafel d'Allests o. s. v. Man vil næppe for Fremtiden bygge Torpedobaade, Jagere o. l. uden at give dem Vandrørskedler. I disse Baade saavel som i andre Krigsskibe maa Spørgsmaalet vedrørende Holdbarhed, Økonomi med Kulforbruget og Bekostningen — thi Vandrørskedler ere for Tiden dyrere end Pladekedler — træde i anden Række, naar man i andre Retninger væsentlig kan forbedre Skibet som Kampskib.

For hurtiggaaende Passagerdampere er Vægten og navnlig det indtagne Rum af Kedlerne ofte af væsentlig

Betydning, og som allerede nævnt findes Vandrørskedler allerede i flere Paketter. Dog er Økonomi med Kulforbruget i disse Fartøjer, naar de ere i Langfart, af stor Vigtighed; størst Rolle spiller dog Økonomien i Fragtdampere; her er det Hovedsagen at drive Skibet frem saa billigt som muligt, og de Kedler, der give det bedste Resultat i denne Retning, ere at foretrække, selv om de ere tungere og indtage mere Plads. Muligt er Lagrafel d'Allest-Vandrørskedlen mere økonomisk end Pladekedlen, men der haves ikke længere Tids Erfaring om denne Kedel; de øvrige, tidligere omtalte Vandrørskedler kunne endnu næppe maale sig med Pladekedlen i Retning af økonomisk Dampdannelse, og saa længe dette er Tilfældet, kan man næppe vente, at de ville fortrænge Pladekedlen i Handelsmarinerne.

I Amerika findes over 300 Yachter, som have Vandrørskedler; her er Vægt- og Pladsspørgsmaalet af Betydning, Økonomien derimod mindre væsentlig. Efter Sigende foretrækker man her at bruge mudret Flodvand fremfor rent Søvand i Kedlerne; Snavset i Vandet skure Rorene rene, og det kan nu og da udblæses gennem Slamkisternes Bundrør; Søvandets Salte er det vanskeligere at blive af med.

Som anført i Indledningen til disse Artikler er Vandrørskedlens Indførelse til Søs det Spørgsmaal, som for Tiden beskæftiger Marineingeniørerne; der er ingen Udsigt til, at man atter maa opgive at benytte denne Kedeltype til Søs, som for henved 40 Aar siden; man er nu i Stand til at skaffe sig Fødevand, der egner sig for Vandrørskedler, og Reparationer ved disse kunne udføres med større Lethed end forhen; det var som anført herpaa man strandede, da Vandrørskedlen første Gang indførtes.

## Hanstholm Fyr.

Fra en Dampskibsfører have vi modtaget følgende:

Siden det nye store elektriske Fyr paa Hanstholmen blev færdig, har danske Sømænd med en vis Stolthed kunnet fortælle om, at der paa den danske Kyst findes et af Verdens kraftigste Fyr. Saavidt mig bekendt, er det kun paa den franske Kyst, at der findes Fyr med saa stor Lysstyrke, men endskønt ingen af vore store Naboer eller Genboer kan opvise Mage til Hanstholmens Fyr, saa finder jeg dog, at der ved dets Konstruktion maa klæbe en stor Mangel, fordi det ikke kan kaste Straalerne op efter i Luften. Jeg er bleven opmærksom paa denne Ulempe ved for nylig at passere det store elektriske Fyr paa Barfleur i Kanalen; det blev opdaget hos os i cirka 15 Qmls. Afstand ved at vi saa Skæret eller Straalerne fra det ret op i Luften; vi passerede det i 8 Qmls. Afstand og saa selve Fyret enkelte Gange gennem Kikkerter; derimod blev Skæret større, efterhaanden som vi nærmede os til det. Vejret var meget diset med stiv vestlig Kuling.

Dersom Straalerne fra Barfleur vare kastede ud i horizontal Retning i Lighed med, hvad der er Tilfældet ved Hanstholmen, da tvivler jeg om, at vi havde faaet Øje paa det ret længe, for vi passerede det.

Jeg er ikke sagkyndig paa Fyrvæsenets tekniske Omraade, og dette med at kaste Straalerne op i Luften er muligvis en Opfindelse, der er nyere end det nuværende Hanstholm Fyr; men det er i hvert Tilfælde meget hensigtsmæssig, og da vel alle ere enige om, at ethvert Fyr bør gøre saa megen Nytte, som det ifølge Forholdene kan præstere, saa tillader jeg mig ad denne Vej at henlede Fyrdirektørens Opmærksomhed paa det ønskelige i, at det udmærkede danske Fyr blev forbedret i den her nævnte Retning.

P. H.

## Skibsafgifterne i Stettin.

Det Kongelige danske Generalkonsulat for Pommern indberetter til Udenrigsministeriet følgende:  
Stettin, den 15 December 1894.

Da den Kgl. Preussiske Regering i 1892 har gjort Udførelsen af

»Projektet til Fordybning af Farvandet Stettin—Swinemünde indtil 7 Meter saavel som en tilstrækkelig Regulering og Belysning af Papenwasser og Haffet« afhængig af, at der til Forrentning og Amortisation af en Fjerdedel af Summen for de med dette Arbejde forbundne Omkostninger, samt til at bestride de forøgede Udgifter til Farvandets Vedligeholdelse og Belysning, opkræves en Skibsafgift, hvis Aarsindtægt garanteres af Grosserer Societetet hersteds til Mk. 275,000, saa har nævnte Societet for at fremme denne Sag igaar Aftes afholdt en Generalforsamling, paa hvilken Formanden er bleven bemyndiget til at garantere Regeringen nævnte Sum, der efter senere opstillede Beregninger reduceres til M. 235,000.

Efter Samraad med Repræsentanter for herværende Redcrier og andre Skibsfarts Interessenter har Grosserer Societetet derfor besluttet at forelægge Regeringen følgende Tarif til Godkendelse:

Skibe indtil 300 Kubikmeters Størrelse betale Intet	
Skibe fra og til tyske Havne med Ladning ind- eller udgaaende betale pr. Kubikmeter . . . . .	1 1/2 pf.
Skibe uden eller kun med 1/4 Ladning ind eller ud . . . . .	3/4 -
Skibe fra og til andre europæiske Havne med Undtagelse af Sortehavet og det Azowske Hav med Ladning ind- eller udgaaende . . . . .	3 -
Skibe i samme Fart uden eller kun med 1/4 Ladning ind- eller udgaaende . . . . .	1 1/2 -
Skibe til eller fra alle andre Havne:	
a. med Ladning ind eller udgaaende . . . . .	7 -
b. uden eller kun med 1/4 Ladning ind- eller udgaaende . . . . .	3 1/2 -

Dette Tillæg til den for Tiden gældende Tarif vil saaledes forhøje Skibsafgiften i Stettin ret følgelig.

(undert.) Rudolph,  
Generalkonsul.

## Spørgsmaal og Svar.

En dansk Styrmand, som opholder sig i Kjøbenhavn, antages ved autoriseret Agent til at fare som Styrmand med et dansk Sejlskib, som er beliggende i Antwerpen. Der spørges nu: »Hjemler Loven ham Ret til at hans Maanedshyre regnes fra og med »Antagelsesdagen« samt til »fuld Godtgørelse« af hans udlagte Rejsepenge og Kostpenge? B.

Søloven indeholder kun deklaratoriske Regler om Hyrens Beregning i særlige Afskedigelses-Tilfælde samt om Hjemrejse, derimod ikke om Hyrens Begyndelsestidspunkt og Henrejse.

Spørgsmaalet om Hyrens Begyndelsestidspunkt maa derfor udelukkende afgøres efter Indholdet af Forhørings-Overenskomsten, og særlig Godtgørelse for Henrejse-Udgifter kan der næppe være Tale om at kræve, naar saadant ikke er udtrykkelig betinget.

## Lodseriet ved Kjøbenhavn.

Fra Lodsinspektøren i Kjøbenhavn have vi modtaget følgende:

Det synes som om den ærede Redaktion af »Dansk Søfartstidende« finder Behag i at optage Artikler, hvori man søger at være morsom paa Kjøbenhavns-Lodsernes Bekostning. Hvor nødig jeg end indlader mig paa Bladpolemik, maa jeg dog, da et gammelt Ord siger, hvo der tier samtykker, meddele, at de udstationerede Lodser ikke foretrække »at ligge i deres Køjer og drøfte de daarlige Tider,« eller »at spille 66« fremfor at passe deres Tjeneste, saa at det Citerede af Tidenden af 23. November og 21. December d. A. selvfølgelig ikke er overensstemmende med Fakta.

Jeg benytter Lejligheden angaaende Dampskibet »El Dorados« Skibsførers Klage i Tidenden af 21. December d. A. til at oplyse, at den udstationerede Lodsbaad nylig var kommet ind i Trekroners Havn fra en Rekognoscering i Sundet, da Udkiggen saa Signal fra Skib for Lods; Lodsbaaden gik straks ud og naaede Skibet saa hurtigt som muligt i den flove Brise, hvilket Skibsføreren jo selv indrømmer, da han anfører, at Lodserne kom roende til Skibet; som bekendt har Lodseriet ikke Dampbaad til sin Raadighed. Den officielle Bekendtgørelse om, at Skibe fra Riga ikke længer er underkastet Karantæne-Eftersyn, kom til Lodskontoret, efter at Lodsen var kommet ombord i Skibet.

Ærbødigst

Holboll.

Den ærede Lodsinspektør burde have indskrænket sin Udtalelse til dens sidste Afsnit. Thi naar han har gennemlæst de her i Bladet optagne Indlæg om vore Lodsforhold, burde han ikke have overset, at de udelukkende stamme fra farende Skibsførere og at de alle paa-pege ganske bestemte Mangler ved de Forhold, de omhandle; i den i vort sidste Nummer optagne Artikel fra Føreren af Dampskibet »El Dorado« angives jo tilmed med største Omhu alle Detaillerne ved de paaklagede Forhold. Den ærede Lodsinspektør vil sikkert, ved nærmere Overvejelse, indrømme os, at et Blad, der blandt andet er til for at Skibsførerne i det kunne fremføre deres Anskuelse om Forhold, i hvilke deres Udtalelser bør tillægges særlig Vægt, ikke optager saadanne Indlæg, fordi det »finder Behag i at optage Artikler, hvori man søger at være morsom«, men udelukkende fordi det er dets Pligt at give Plads for dem saavel som for de Tilsvarende, de foranledige. De af den ærede Lodsinspektør ovenfor citerede Bemærkninger maa selvfølgelig ikke opfattes som Paastande, der absolut skulle stemme med Fakta, men som Udtryk for en blandt Skibsførere ret almindelig Opfattelse om vore Lodsers Mangel paa »Væren om sig«.

Hvad den ærede Lodsinspektør bemærker om Dampskibet »El Dorado« synes os ikke at afkræfte Berettigelsen af den af dets Fører fremsatte Klage; thi denne gaar jo ud paa, at skønt han mindst en halv Time før han naaede Trekroner viste sædvanligt Lodssignal, og skønt han, medens han laa stille i et Kvarter, vedblev at signalisere for Lods, viste Lodskutteren sig først efter denne Tids Forløb; hertil bemærker den ærede Lodsinspektør, at Kutteren naaede Skibet »saa hurtigt som muligt«; der er da intet andet hertil at sige, end at den ikke desto mindre naaede det for sent, thi det var jo ikke alene »den flove Brise«, der var Aarsagen dertil, det var jo ogsaa den Omstændighed, at Kutteren først løb ud

fra Lodsstationen længe efter at Skibet var begyndt at vise Signaler. Om dette nu ligger i selve Ordningen af Lodseriet ved Kjøbenhavn eller i andre Forhold, henstille vi; uheldigt er det under alle Omstændigheder, i Særdeleshed hvis den paagældende Kaptajn ikke, som i dette Tilfælde, kender Farvandet. Paa samme Maade afkræfter det ikke Berettigelsen af Kaptajn Clausens Klage over at være bleven betydelig forsinket, fordi han blev underkastet Karantæne som kommende fra en Havn, for hvilken Karantænen var hævet, at Lods-kontoret ikke havde modtaget den officielle Bekendtgørelse herom; det viser i hvert Fald kun, at det ikke var Lods-kontoret, der havde Skylden herfor.

Hverken Kaptajn Clausens eller de andre her i Bladet fremkomne Indlæg om disse Forhold udtale det mindste nedsættende om de kjøbenhavnske Lodsers almindelig anerkendte Dygtighed. Men de fremsatte Anker søge, tro vi, deres væsentligste Grund deri, at Skibsførerne i fremmede Havne ere vante til, saa snart de nærme sig disse, at træffe Lodser, der ville betjene Skibet, og som udfolde al deres Energi, al deres Foretagsomhed for at faa fat i denne Forretning. Det vilde ikke være til nogen Skade, om dette Eksempel blev efterfulgt i Kjøbenhavns Havn, der ligger paa alfar Vej, og som har al Grund til paa denne at kapre saa mange Skibe som muligt og betjene dem saa godt som muligt.

Red.

## Fra Kjøbenhavns Frihavn.

Meddelelser til »Dansk Søfartstidende« fra Kjøbenhavns Frihavn.

Indgaaede Skibe.

20. Decbr. »Franz«, Kapt. Isbehn fra Hamburg med 20 Baller Sække, 30 Baller Fibre, 20 Fade Mineralolie, 14 Fustager Vin, 300 Sække Salt, 29 Blokke Nøddetræ, 15 Baller Piasava, 319 Kasser Blik, 25 Baller Kork, 10 Sække Mandler, 2 Fade Kirsebærssaft, 1 Balle Tobak, 5 Pakker Finér, 7650 Sække Bomuldsfrøkager.

24. Decbr. »Ventia«, Kapt. von Bassewitz, tilhørende Hamborg Amerikanische Packetfahrt Actien Gesellschaft, med 175 Fade Talg, 635 Fade Fedt, 250 Sække Mel, 175 Fade Oleo, 2 Kasser Tobak, 1 Kasse Musikinstrumenter.

Omkostningerne for Dampskib »Magda«, som i Lørdags forlod Frihavnen, udgjorde: Bolværkspenge ..... Kr. 296,83

Forinden Frihavnets Aabning vilde Omkostningerne have beløbet sig til:

Bolværkspenge . . . . .	Kr.	296.83
Havneafgift for Indgaaende . . . . .	—	742.08
— — Udgaende . . . . .	—	148.41
Skibsafgift . . . . .	—	890.50
		Kr. 2077.82

## Sø- og Handelsretsdomme.

S. S. <sup>864</sup><sub>1894</sub>. Dom afsagt den 22. November 1894. En tidligere gentagne Gange straffet Mand, der var forhyret som Fyrbøder og Kullæmper paa et Thingvallaskib, men som forlod dette før Afsejlingen herfra med 8 Kr. 33 Øre ikke aftjent Hyreforskid, uden anden Undskyldning end at Kaptajnen havde nægtet straks at give ham An-

visning paa et yderligere Hyreforskud af 15 Kr., der skulde kunne hæves ved Skibets Afgang fra Christianssand nogle Dage efter — idømt 4 × 5 Dages Vand og Brød i Henhold til Sølovens § 299 smh. m. Straffelovens § 251, samt Sagens Omkostninger.

S. S. <sup>95</sup>/<sub>1894</sub>. Dom afsagt den 19. December 1894. En Sømand, der var forhyret til Fart paa Island og havde modtaget 20 Kr. i Forskud og som havde tiltraadt Tjenesten ombord i Skibet den 18. Septbr. d. A., men om Morgen den 19. i noget omtaaget Tilstand som Følge af hemmelig Svir om Natten forlod Skibet, der skulde afsejle samme Dag — idømt 2 × 5 Dages Vand og Brød i Henhold til Sølovens § 299 smh. med Straffelovens § 251 samt Sagens Omkostninger. At den Tiltaltes Moder allerede den 20. frivillig betalte de besvegne 20 Kr. kunde ikke fritage ham for Straf. E. T.

## Fra Sø og Land.

Fra Nordby paa Fanø skrives til os:

Nordby Sogneraad har i sit sidste Møde vedtaget at ansøge Indenrigsministeriet om, at dette — i Henhold til § 6 i Lov af 12te April 1892 om Forhyringsagenter i København — vil tillade, at der her i Byen, hvor der bor saa mange Søfolk, og hvor en betydelig Handelslaade er hjemmehørende, oprettes et Forhyringskontor. Saadanne Kontorer ere — som bekendt — tidligere oprettede i Marstal, Svendborg o. fl. St.

Fanø Bombebesøse. Søen kræver mange Ofre, og paa de Steder, hvor der bor Søfolk, findes der altid et stort Antal Enker, der ofte sidde i trange Kaar. For at lindre disse, er der blandt Sømændene oprettet mange Hjælpkasser. Her i Byen blev der allerede i Aaret 1847 oprettet en »frivillig Understøttelsesforening for Enker i Nordby Sogn paa Fanø,« hvilken Kasse i Almindelighed kaldes »Enkekassen«. Den ejer en Formue af c. 26,500 Kr. og understøtter over 80 Enker med et aarligt Beløb af c. 5300 Kr. Ved en Generalforsamling, som denne Kasse afholdt i Januar Maaned 1874, blev det vedtaget at oprette en Bombebesøse til Understøttelse for gamle og trængende Sømænd. Ved frivillige Gaver og Bidrag, der ere indkomne i Bøsser, ophængte om Bord paa de her i Byen hjemmehørende Skibe, dannedes en Grundfond, som i Aarenes Løb er vokset til c. 6000 Kr., hvorfor Bombebesøsen nu — i Henhold til de forsamme under 21de August 1878 allerhøjest stadfæstede Love — kan uddele samtlige sine Indtægter, baade Renter og Bidrag, til gamle trængende Sømænd her paa Øen. Ligesom Stiftelsen »Fanø Bombebesøse« i 1878 af Indenrigsministeriet blev tillagt de Bøder, der bleve erlagte i Henhold til Lov af 23de Februar 1866 og 12te Maj 1871, saaledes har Hs. Maj. Kongen — i Følge Indenrigsministeriets Kundgørelse af 17de Decbr. 1892 — bestemt, at Bøder, der idømmes for Tjenesteforseelser af Skibsmandskabet, og som omhandles i den nye Sølovs § 102 og 105, skulle tilfalde »Fanø Bombebesøse« fra de Skibe, der ere hjemmehørende i Fanø Tolddistrikt, og en lignende Bestemmelse har Indenrigsministeriet truffen med Hensyn til de Bøder, der ikendes i Henhold til Lov om Sønæring. — Til Julen har Styrelsen for »Fanø Bombebesøse« i Aar uddelt 237 Kr. 08 Øre til 22 gamle og trængende Sømænd i Portioner fra 4 til 40 Kroner. Bombebesøsens Styrelse bestaar af 9 Medlemmer, hvoraf Sønderho vælger 3 og Nordby 5, medens Toldforvalteren paa Fanø er født Medlem.

Forandringer i Bombebesøsens Love træde først i Kraft, naar de stadfæstes af Indenrigsministeriet. De aarlige Regnskaber godkendes af Generalforsamlingen, tilstilles Ribe Stiftamt i Genpart og offentliggøres.

Dampskibet »Ophelia«, der den 19. ds. laa under Ladning i Pillau, har været hjemsoget af Ildsvaade. Folkene opdagede om Morgen, at der var Ild i en Del Baller Flax, der vare ladede i Bunkerne ved Maskinrummet. Lodsdamperen »Pilot« blev straks hidkaldt og paabegyndte ufortøvet Slukningsarbejdet. Senere kom flere Sprøjter i Gang, og i flere Timer dængedes der Vand over den brændende Ladning. Da Ilden var nogenlunde slukket, bleve de forbrændte og gennemvandede Flaxballer lossede i Land og det viste sig da, at Dækket som Bunkerne og Skillerummet, der var imellem Bunkerne og Storlasten, var gennembrændt, og en Del af den øvrige Last, bestaaende af Korn og Hamp, havde ogsaa lidt Skade af Ilden. Hvorledes Ilden er opstaaet er ikke opklaret.

Til de ved de godkendte Navigationsskoler afholdte Styrmandseksaminer i III. Termin havde der i alt indstillet sig til 1ste Afdeling 36 Elever, hvoraf 34 bestode, Tillægseksamen i Maskinlære 4 (4); til 2den Afdeling i Navigation 25 (25), Geografi og Vejrlære 26 (24), Engelsk 22 (22), Søret og Handelsvidenskab 26 (26). I Aarets Løb have 17 bestaaet Sætteskipperprøven og 14 Fiskeskipperprøven, heraf 7 paa Færøerne.

Det bekendte Handelshus Jacob Holm & Sønner her i Byen, der i sin Tid drev Rederiforretning og som har en stor Forretning med Tovværk og andre Skibsmaterialier, højtideligholdt i Mandags under stor Deltagelse sit 100-Aars Jubilæum.

Som Havnefoged i Nykjøbing Sj. er Lods R. Larsen ansat.

Fra Frederikshavn skriver vor Korrespondent den 25. Decbr.

Østersfiskeri. Den tredie og sidste af de i den sidste Maanedstid paa Østersfiskeri værende Fartøjer indkom i Fredags og havde, ligesom den forrige, godt Resultat af sit Fiskeri paa Østersbankerne, idet den havde over 30,000 Stk. Østers. Kutteren har afhændet sin Fangst til Vendsyssel Fiskeeksportforretning; den har været 4 Uger til Søs paa denne Tur.

Nordsøfiskeri. De Forsøg, som de to her hjemmehørende, i Løbet af sidste Uge indkomne Kuttere »Josephine« og »Emilie Franciska« have gjort paa at drive Bakkefiskeri i Nordsøen efter Kuller og Torsk, kan ikke siges at være kronede med Held. Dette Fiskeri fordrer først og fremmest roligt Vejr og Kutterne have for det meste havt alt andet. Josephine har to Gange anløbet Norge og losset Fangst og »Emilie Franziska« indbragte ogsaa mindre Partier hertil, men Udbyttet maa betragtes som utilfredsstillende. Førstnævnte Kutter vil efter Nytaar gøre Forsøg paa Fiskeri efter Helleflynder i Nordsøen; sidstnævnte vil atter tage fat paa Østersfiskeriet.

## Ugens Havarier.

Den i Lørdags og Søndags herskende orkanagtige Storm har desværre foraarsaget talrige Ulykker paa Søen baade i fremmede Farvande og i vore egne. Vi notere de væsentligste af disse sidste:

To Fiskerbaade fra Hjerting savnes; ombord i den ene var Fisker Lambert Sørensen med sine to Sønner; i den anden var Christian Ibsen, Peder Christiansen og Marinius Mortensen, af hvilke de to førstnævnte hver efterlode tre smaa Børn i stor Fattigdom. (R. B.).

Dampskibet **Alexander III**, Rabe, er forlist i Nordsøen, Kaptajnen, 2 Styrmande, 2 af Besætningen og 1 Passager ere reddede; de Øvrige Skæbne ukendt.

Stanley, Dpsk., Abrahamsen, af Bergen, grundstødte Lørdag ved Bovbjerg; to Redningsbaade med 6 og 17 Mand forlode Skibet og dreve nordpaa langs Kysten; den mindre Baad kængrede, 3 Mand druknede og 3 reddedes over i den større. Søndag Morgen reddede den eneste Mand, der var i Live, sig i Land ved Svømning fra den større Baad; denne er senere dreven i Land foruden mindst 12 Lig, deriblandt Styrmanden. »Stanley« er ituslaet i Brændingen. (R. B.).

Maria, Dpsk., af Gøteborg, fra Hjemstedet med Jern, strandede ved Barsebæk. Svitser assisterede. Der er Vand i Skibet.

Fra **Frederikshavn** skriver vor Korrespondent den 25. Decbr.:

Kvasen »Zephyr« indkom i Gaar fra Sverrig med en Ladning levende Hummer og medførte desuden Anker, Kæde og Toug etc. fra den ved Grundsund strandede Kvasen »Vend-syssel« samt Skipperen paa det forliste Fartøj, Madsen, der som bekendt var den eneste, der kom fra Ulykken med Livet. Kvasen var paa Tilbagevejen til Gulholmen fra Lysekil, hvor den havde været inde for at købe Proviant; nogen Tid førend de kunde være naaet frem til deres Bestemmelsessted, overfaldtes de af en pludselig opkommende Storm, der krængede Fartøjet helt over, og da Farvandet var for smalt til at manøvrere i, og Skuden ydermere nægtede at vende, foregik Strandingen. Kort forinden var Bestemanden og den tidligere nævnte Skipper Christensen af Løkken gaaede i Jollen, men det blev deres Død, Jollen fyldtes hurtigt, og de druknede begge. Kvasen blev af Søen ganske kort efter kastet op i en Klippespalte, og derved reddede Skipper Madsen sig i Land, hvad de andre ogsaa kunde have gjort, naar de blot vare forblevne om Bord. »Zephyr« har ogsaa havt Havari paa sin Tur hjemover; da den i Lørdags laa underdrejet nordost for Skagen for den stærke Søndestorm, blev den prajet af den norske Damp »Teton« af Risør, som ikke vidste Besked med, hvor nær den var Skagen. Skønt Skipperen paa »Zephyr« advarede Damperen, som denne dog for nær, saa at Fartøjerne tærnede sammen i det oprørte Hav, hvorved »Zephyr« fik 4 Støtter knækkede og blev en Del læk. Den naaede dog lykkelig ind med sin dyre Last i Behold og bliver her repareret; den norske Damp vil selvfølgelig blive anmodet om at erstatte Skaden.

## Skibsefterretninger.

(Ufuldstændige paa Grund af Helligdage).

## Dampskibe.

**Dannebrog.** Amalienborg, Olsen, afgik fra Memel 25. Decbr. til West Hartlepool. — Rosenborg, Schultz, afgik fra Libau 20. Decbr. til London. — Uranienborg, van Deurs, ankom til Reval 26. Decbr.

**Carl, Skjold, Gorm.** Gorm, Schmidt, afgik fra Libau 15. Decbr., ankom til London 22. Decbr. — Frode, Christensen, afgik fra Libau 15. Decbr., ankom til London 21. Decbr. — Knud, N. P. Jørgensen, afgik fra Methil 11. Decbr., ankom til Libau 16. Decbr. — Svend, S. Hveysel, afgik fra Libau 20. Decbr. til Antwerpen. — Erik, H. W. Wisberg, afgik fra Boness 18. Decbr., ankom til Libau 25. Decbr. — Skjold, N. O. Risø, afgik fra Libau 19. Decbr., ankom til Rotterdam 25. Decbr. — Danmark, Th. Heintzelmann, afgik fra Cardiff 20. Decbr. til Portland. — Olaf, C. Holst, afgik fra Libau 25. Decbr. til London. — Volmer, Jørgensen, afgik fra Methil 17. Decbr., ankom til Kbhvn. 20. Decbr. — Harald, C. A. Jørgensen, afgik fra Hull 23. Decbr. ankom til Cardiff 26. Decbr. — Dan, C. M. Kraemer, afgik fra Newcastle 12. Decbr., ankom til Riga 18. Decbr. — Magnus, W. Aaris, afgik fra Riga 16. Decbr. til London.

**Det dansk-russiske Dampskibsselskab.** Peter Berg, Chr. Jensen, afgik fra Memel 16. Decbr., ankom til Ardrossan 23. Decbr. — Alexander Shukoff, L. Johnsen, afgik fra Newcastle 7. Decbr. ankom til Livorno 20. Decbr. — Johan Siem, S. Rasmussen, afgik fra London 23. Decbr., ankom til Newcastle 24. Decbr. — Pawel Andrejeff, P. Mørch, afgik fra Sunderland 9. Decbr., ankom til Konstantinopel 26. Decbr.

## Sejlskibe.

**Fanø. Nordby.** Anna. Clausen, afgik fra Pernambuco 21. Decbr. til Barbados. — Anna Agnete, Mathiasen, ankom til Iquique 8. Novbr. fra Rio Janeiro. — Anna Emmy, Svarrer, ankom til Bonanza 18. Decbr. fra Hartlepool. — Anite, Lybecker, afgik fra Montevideo 20. Novbr. til Kanal f. O. — Cecilie, Pedersen, ankom til Rotterdam 18. Decbr. fra Falmouth. — Cingales, Thomsen, ankom til Falmouth 21. Decbr. fra Rosario. — Doris Brodersen, Beck, afgik fra Iquique 11. Novbr. til Mauritius. — Havila, Mortensen, ankom til Hamburg 19. Decbr. fra Pisagua. — Laura, Toft, afgik fra Sidney 21. Novbr. til Jalnit. — Sørine, Andersen, ankom til Providence 25. Decbr. fra St. Mauritius. — Thea, Jessen, ankom til Rio Grande 24. Decbr. fra Macau. — Venus, Pedersen, afgik fra Hamburg 21. Decbr. til Santos. Barksbib Dania, Kaptajn Nielsen, af Nordby, som siden April Maaned har ligget indefor Barren ved Aracaju, i hvilken Tid det ikke har kunnet passere Barren, er ifølge Telegram ankommen til Rio Janeiro 24. Decbr.

**M. N. Fischer, Vejle.** Olga, Schmidt, afgik fra Pensacola 28. Septbr., ankom til Rio Janeiro 15. Decbr.

## Fragtberetninger.

D'Hrr. **N. Johansen & Dahl, Liverpool**, meddele os under 22. December:

Frugtmarkedet har i forløbne Uge været stille, og de sidste Par Dage har frembragt endnu færre Forretninger, hvilket nærmest skyldes forestaaende Helligdage og Aarsafslutning; Raterne ere dog omtrent de samme som i forrige Uge, og kunne vi henvise til efterfølgende Afslutninger.

For Dampskibe:

Cardiff til Gibraltar 5/3, Teneriffa 6/3, Bilbao 4/6, Barcelona 8/6, Piræus 5/, Konstantinopel 5/, Genua 5/3, Alexandria 4/6, Bombay 7/3, Colombo 9/ à 9/9, Batavia 10/9.

Azoff til U. K. Kont. 13/3, Nicolaieff 13/6, Sebastopol 9/9, Sulina 10/9, Donau 12/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, Odessa til Kjøbenhavn 12/, Fiume til Leith 9/9, Carthagera til Firth of Forth 16/ for Esparto, Egasteria til Dunkirk 8/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, Newport 8/, Bona til Middlesbro 6/, Oran til Garston 12/, Huelva til Goole 7/9, Dunkirk 7/9, Philadelphia 9/9, London 7/, Belfast 8/, Bilbao til Calais 5/3, Glasgow 5/, Cardiff 3/9.

Charleston til Bremen 9/32 penny, Galveston til Liverpool 39/, Bremen eller Havre 40/, Wilmington til Liverpool 29/.

For Sejlskibe:

Cardiff til Rio Janeiro 14/6, Port Pirie 15/, Sante Rosalia 11/, Kokes 22/ kombineret med Returladning af Kobber-Erts 26/, Liverpool til Pernambuco 11/6 og 12/, Garston til Gibraltar 7/, Leith til Rio Janeiro 14/9.

Mobile til U. K. Kont. 95/ for 800 Register, Pensacola eller Ship Island 92/6 for 1000/1200 Register, Rosario til Kanalen for Ordre 26/, Buenos Ayres eller La Plata 18/6, Vestkysten til Kanalen 22/6 for Januar Lastning, 25/ for April, Maj, Juni, San Francisko 27/6, Portland 33/9.

D'Hrr. **Funch, Edye & Co., New-York**, meddele under d. 14. December:

Det pludselige Ophør af Begæret efter Hvede fra Liverpool, der i forrige Uge var saa betydeligt, har haft en meget forstyrrende Indvirkning paa vort Frugtmarked. Afskiberne til nævnte Havn synes at have forsynet sig med langt rigeligere Tonnage, end det virkelige Begær nødvendiggjorde, og ved nu at udbyde det overflødige Skibsrum, have de foraarsaget en betydelig Nedgang i Raterne. Partraterne til de fleste andre Havne ere ligeledes svagere, og da der kun er faa Efter-spørgsler efter fulde Kornladninger, og derimod rigeligt Tilbud af hurtig disponible Dampere, ere Udsigterne nu ikke nær saa opmuntrende, som da vi udsendte vor sidste Beretning. Fra de atlantiske Bomuldshavne er Begæret efter Dampere sparsomt og Befragterne ere øjensynlig utilbøjelige til yderligere Befragtninger undtagen til nedladgaende Rater. Galveston vedbliver at forsyne sig med Tonnage, i Særdeleshed for senere Lastning, og som Følge heraf ere Fragterne fra denne Havn faste. I de øvrige Dampskibs-Brancher er intet af Interesse at meddele, og det synes som om den Stilstand, der sædvanlig plejer at indtræde forinden Helligdagene, allerede har indfundet sig. Der er noget mere Begær efter Sejlskibe for Stykgods-Ladninger i forskellige Retninger, dog er der ingen nævneværdig Forandring i Raterne. I alle andre Brancher er Begæret kun ringe og Raterne ere, om end ikke lavere, saa dog af en svagere Tendens.



Vor Korrespondent i Newcastle o/Tyne meddeler os under 22. December:

Vort Fragtmarked er fremdeles flovt med nedadgaende Noteringer. Kulmarkedet er trykket med trevnt Salg, og Tilbudet af Tonnage derfor vedvarende overstigende Behovet. Der er sluttet i Ugens Løb fra Tyne, Blyth eller Wear til Libau 1300 4/, 850 4/6 Kul, 6/6 Coks. Neufahrwasser 1000 og 1100 t. 4/, Lübeck 1100 5/, Sønderborg 900 5/, Bandholm 720 5/1 1/2, Helsingør 1050 4/6, Malmø 1100 & 1200 t. 4/6, Bordeaux 2300 4/, Lissabon 2700 4/9, Sevilla 1100 7/, Malaga 1300 6/1 1/2 Dagens Kurs, Genua 4/9 3100, Livorno 2100 5/ 1/6 d Losning, Venedig 6 3 fri Stevedore, Konstantinopel 2000 4/9.

Burntisland til Muhlgården 4/6, til Kiel 4/6, option Fredericia og Wismar 4/9, til Aarhus 1600 4/1 1/2.

Fra Østersøen er sluttet: Lorrer Finland til Grimsby for Rejser over 1895, 680 stds., 26/ Pulpwood.

Oxeløund til Rotterdam eller Amsterdam 4/6 prompt. — Gefle til London 420 stds. 23/.

Fra Sortehavs-Distriktet er sluttet: Azoff til U. K. Cont. 13/6, Byg 13/ n. c. April. Azoff any direct 13/6 April/Maj. Nicolaieff til U. K. Cont. 13/6 n. c. prompt. Odessa til København 4100 Tons 12/ prompt. Sebastopol til U. K. 10/6 Byg n. c. Januar. Theodosia eller Novorossisk 10/3 n. c. Byg Januar. Eupatoria til U. K. 11/ n. c. prompt. Sulina til U. K. Cont. 11/ n. c. prompt. Donau til Antwerpen, eller Rotterdam 12/10 1/2 prompt. Poti til Rotterdam 2200 12/, do. til Rotterdam option Middlesbro 2700 11/ Erts.

Fra Middelhavet er sluttet: Alexandria til London eller Hull 9/ & 1/9 Januar. Carthagen eller Aguilas til Leith-fjorden 16/ Esparto. Fiume til Leith 2100 t. 9/9 Mel og Byg. Sicilien til Swansea 1850 t. £ 930. Oran til Garston 12/ Esparto.

## Efterretninger for Søfarende.

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

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

**Nordsøen. Graadyb.** Naar Lystønderne i Graadyb ikke kunde holdes paa Station paa Grund af Is, ombyttes den yderste med en rød søgformet Tønde, mærket O, og den inderste med en rød Cigartønde, mærket II 1/2.

### Østersøen, Sundet og Lille-Bælt.

**Sverig. Sundet.** Havnefyret ved Mölle brænder fremtidig fra 15de September til 15de April.

**Bleking. Ternö S.** En Mast, der er 5 Fod over Vandet, ligger c. 10 Kml. S. for Ternö.

**Rusland. Kronstad.** Vraget, som laa sunket paa Kronstad store Red, 3 Kml. N. 77° V. fra Koffardihavnens Hjørne, er borttaget. Afmærkningen er inddragen.

**Tydskland. Kieler Fjord.** Vraget af den N. for Bülk Fyr sunkne Tjalk »Constanze« er borttaget.

### Kattegat og Skagerrak.

**Sverig. Kalfsund S.** Mellem Grölö og Rossbåden c. 1 1/2 Kml. S. for Kalfsund Lods-Station har Damperen »Norden« stødt paa en 13 Fods Grund. 57° 41' 3" N. Br. 11° 41' 11" Ø. Lgd.

Ved Grundens SV.-Side er i 24 Fod Vand udlagt en Vager med rød Stage og Kost.

NØ. for Grunden er funden en anden Grund med 16 Fod Vand. 57° 41' 11" N. Br. 11° 41' 14" Ø. Lgd.

### Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Vrag i Nordsøen** Den 8de Decb. 56° 22' N. Br. 6° 0' Ø. Lgd. En sunken Damper. Master og Skorsten, som var hvid med sort Bælte, over Vandet.

**Tydskland. Elben.** Den sort og rød sribede Lystønde ved V.-Enden af det N.-lige Farvand i Elben ved Teufelsbrück er igen udlagt

**Hamburg.** De to Ledefyr ved Oberhafen-Kanal blive slukkede, saasomt der indtræder Isgang.

**Weser.** I Weser er Vinterafmærkningen udført. I Fedderwarder Farvand er sort Spidstønde F 4 flyttet. Den ligger nu i 16 Fod Vand, fra Langwarden Kirke i NØ. t. Ø. 1/4 Ø.

og fra sort Spidstønde F 3 i S. 1 1/2 V. 53° 37' 18" N. Br. 8° 21' 19" Ø. Lgd.

Karantænetønden neden for Bremerhaven er inddragen. **Elsfleth-Vegesack.** Mellem Elsflæth og Vegesack ere følgende midlertidige Fyr tændte:

Et hvidt, fast Fyr oven for Møllen ved Elsflæth.

To hvide, faste Fyr ved Bardenflæth.

To hvide, faste Fyr ved Lemberder.

Det hvide, faste Fyr ved Farge har en rød Sektor, der lyser fra NV. t. V. 1/4 V. gennem V. og S. til S. t. Ø. 5/8 Ø.

**Rekum.** Muddermaskinen, der laa sunket i Weser neden for Rekum, er borttaget. Vragtønden er inddragen.

**Borkum.** Telegraf-Tønderne mellem Borkum og Weser ere for Vinteren ombyttede med smaa Spirtønder.

**Holland. Wester Schelde. Hansweerd.** I Hansweerd Fyr er indsat to røde Sektorer. Det viser nu rødt Lys fra N. 50° V. til N. 86° V., hvidt Lys fra N. 86° V. til S. 77° V., 240 Alen Ø. om Spidstønde Nr. 13 a, grønt Lys fra S. 77° V. til S. 18° V., tæt til rød Kugletønde Nr. 14 med Ballon, hvidt Lys fra S. 18° V. til S. 18° Ø., tæt til rød og sort vandret sribet Kugletønde Nr. 16 med Diamant, rødt Lys fra S. 18° Ø. til S. 25° Ø. over Stumpstønde Nr. 19, hvidt Lys fra S. 25° Ø. til S. 55° Ø. og rødt fra S. 55° Ø. til S. 72° Ø.

**Skotland. Pentland Firth.** Den 18de Januar 1895 forandres Pentland Skerris høje Fyr til et hvidt Blinkfyr, der hver 10 Sekunder viser Tre-Blink af tilsammen 5 Sekunders Varighed, efterfulgt af 5 Sekunders Mørke.

Samtidig slukkes det lave Fyr.

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

**Frankrig. Chausey.** Sømærkerne paa La Canuette, La Haute Foraine, La Petite Entrée, La Tournioure og l'Oiseau ere igen i Orden.

### Nordlige Atlanterhav.

**Vrag m. m. i Atlanterhavet.** I Atlanterhavet er Vrag m. m. truffen saaledes:

Den 14de Novbr. 42° 50' N. Br. 10° 12' V. Lgd. Vrag, Stevn og Ror 6 Fod over Vandet.

**Spanien. Cadiz. Saint-Sebastian.** Saint-Sebastian Fyrs røde Blink er midlertidig uregelmæssige. Der er 1 1/4 à 1 1/2 Minut mellem Blinkene.

### Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**Rusland. Bug. Nikolajev.** Fyret paa Havnehovedet af den nye Kystfarts-Havn i Popov Dal ved Nikolajev er slukket.

**Ægypten. Alexandria Bugt.** Et Fartøj er sunket i 6 Fv. Vand, S. for Indløbet til Boghas Pass, 1,1 Kml. S. 61° V. for Fyret paa Yderenden af Bølgebryderen.

**Østerrig-Ungarn. Fiume Bugt.** Den 1ste Januar 1895 inddrages Fyrskibet, som ligger 1 Kbl. V. for Yderenden af Maria Teresa Mole. Samtidig tændes paa samme Moles Yderende to røde, faste, elektriske Fyr lodret for hinanden. Flammens Højde: 40 og 50 Fod. Fyrene vises hvert fra sit runde Taarn.

**Rusland. Sevastopol.** Ved Indløbet til den S.-lige Bugt ved Sevastopol er den Ø.-lige Vager, som afmærkede Grunden NV. for Pynt Nikolajev, ombyttet med en Lystønde, der viser hvidt, fast Lys. 44° 37' 8" N. Br. 33° 31' 40" Ø. Lgd.

### Vestindien, Mexikanske Bugt og Karaibiske Hav.

**Jamaica S.-Kyst. Milk River.** Den sorte Tønde med Stage og Kors, som laa 1 1/2 Kml. S. for Indløbet til Milk River, er inddragen. 17° 49' 20" N. Br. 77° 23' 10" V. Lgd.

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

**Hollandsk Guyana. Suriname.** I Suriname have Bankerne fra begge Sider ved Fyrskibet skudt sig saa langt ud, at der dannes en Barre, hvorpaa der ved Springtids Lavvande kun er 11 Fod Vand.

### Karantænebestemmelser m. m.

**Sverig.** — Vestpreussen er erklæret for kolerafri.

**Frankrig.** — Alle europæiske Havne betragtes som kolerafri.

**Tyrkiet.** — Skibe fra Havne mellem Tonzla og Kap Bogha, begge inklusive, og fra Havne mellem den tyrkisk-russiske Grænse og Awa ere ophævede. Skibe fra Ismia underlastes 1 Dags Karantæne. Skibe fra Havne mellem Anamour og Finika, begge inklusive, og fra Lamas, Mersine undtagen, underkastes 10 Dages Karantæne.

## Alt Skibsarbejde

i Blik, Zink, Messing og Kobber udføres.

**Waldemar Dünweber,**  
Adelgade 14.

## Brugte Sextanter

og Oktanter kjøber De meget billigt hos

**Schmidt, Nyhavn 20.**

## Svendborg Margarinefabrik,

**Jes Jensen & Søn,**  
anbefaler

**velsmagende og holdbar Margarine,**  
tilkendt Guldmedalje i Antwerpen 1894.  
Kontor og Lager: Raadhustræde 4.



## Ny Honning

45 Øre pr. 10 Pd.

Kraftig og god Smag.

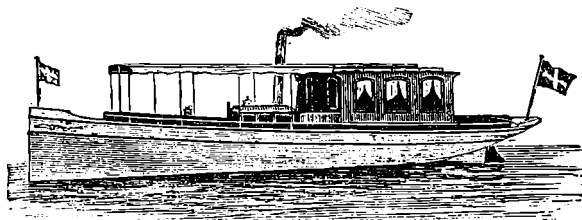
**Kjøbenhavns Honninghus,**

**P. A. E. Müller, Graabrødretorv 4.**

Benyt Honningkuren, Præservativ mod Influenza.  
Brugsanvisning frit.

## N. M. Preus,

**Skibssmedie- & Maskinetablissement,**  
Nyhavn Nr. 57.



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

## Dahlstrøm & Lohmann,

**Engineers, Boiler Makers,  
Iron & Brass Foundres and Ship Repairers.**  
By Vildersplads, Copenhagen, C.

**Metalspejllapparater,  
Havnefyr & Lanterner.**

Fabrik:  
Læderstræde Nr. 9.  
Kjøbenhavn.  
G. W. FRYDENLUND & SØN.

## GORDON WHISKY

fra

**Pattison, Elder & Co., Leith,**  
faas hos de Herrer Vinhandlere.

**St. Kongensgades  
Brødfabrik  
& Melforretning 63**

anbefaler  
1<sup>ma</sup> veltørrede Skonnerogger.  
Telefon 197.

## M. B. Hansen,

**mekanisk Etablissement,**  
Nørrevold 78.

Reparation af Manometre, Vacuummetre, Pyrometre og Tællere.

## Viggo O. P. Hammer & Søn,

Baadsmandstræde 20, Kjøbenhavn C. Etabl. 1856.

**Tømmer- og Trælastforretning.**  
**EXPORT af indenlandske Træsorter.**  
Bøg, Eg, Ask, Hvidbøg etc.  
**IMPORT af udenlandske Træsorter.**  
Mahogni, Nøddetræ, Eg, Whitewood, Teak etc.

## A. J. Rosenfeldts

**Skibs- og Baadebyggeri,**

**Patent Ophalingsbedding,**

**Udsalg af Aarer og Stager,**

**Ny Kalkbrænderi, Ø.**

## Fred. Drost,

**Maskinværksted og Smedie,**

**Ny Kalkbrænderi (ved Nordre Frihavn).**

## Maskinreparatur

af enhver Art.

Adgang til Ophalerbedding for mindre Dampbaade.

## Patent

## Universal Slippeapparatet,

der er omtalt i Søfartstidende Nr. 40, anbefales til Anbringelse  
i Skibsbaade. Bestillinger modtages af Opfinderen og Indehaver  
af Patentet

**Jul. Christensen — Hjertensfrydsgade 12 — Kjøbenhavn. K.**

## Dansk Søforsikring for Løsøre,

oprettet 1876,

tegner Forsikring paa Søfolks Effekter  
med danske Skibe.

Præmien er for en Forsikring paa 100 Kr.: 1 Aar 4 Kr.,  
6 Maaneder 3 Kr., 3 Maaneder 1 Kr. 50 Øre samt Policepenge 50 Øre.

Forsikringer tegnes paa Selskabets Hovedkontor, St. Annæ-  
plads 13, fra 11—3 og hos Selskabets Agenter i de større  
Havne- og Provindsbyer.

### ABONNEMENTSPRISEN

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

Bladet omdøles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges hos „Adam“, Højbroplads og Tivoli, „Lynet“, Bredgade, hos Avis-sælgere i Havnen og flere Steder.

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

### AVERTISEMENTS-PRIS:

Første Side pr. Petitlinie à 45 mm Bredde	25 Øre,	udenlandske	35 Øre
De øvrige Sider	20 —	do.	25 —
Moderation for	5 Gange	10 Gange	25 Gange
1/2 Side eller derover	20 0/100	30 0/100	50 0/100
Mindre end 1/2 Side	10 0/100	20 0/100	4 0/100